19



GRANDES EPOCAS de la AVIACION

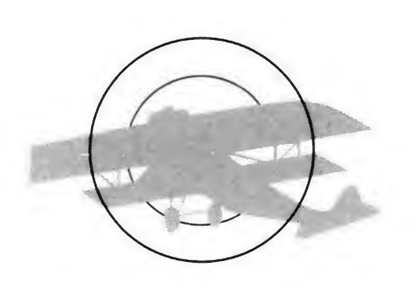


LA LUFTWAFFE I



GRANDES ÉPOCAS
de la
AVIACIÓN

19



GRANDES ÉPOCAS de la AVIACIÓN

19

LA LUFTWAFFE I



folio

Dirección editorial: Julián Viñuales Solé

Coordinación editorial: Julián Viñuales Lorenzo

Asesores científicos: Dr. Edward L. Homze y Dr. Horst Boog

Dirección técnica: Pilar Mora

Coordinación técnica: Miguel Ángel Roig

Título original: *The Luftwaffe*

Traducción: Daniel Laks

Diseño cubierta: Singular

Publicado por:
Ediciones Folio, S.A.
Muntaner, 371-373
08021 Barcelona

ISBN: 84-7583-945-2 (obra completa)
ISBN: 84-7583-964-9 (volumen 19)

Impresión:
Grafos, Arte sobre papel
(Barcelona)

Depósito legal: B-30.243-94
Printed in Spain

CONTENIDO

VOLUMEN I

Forjando la fuerza aérea más poderosa del mundo

En marzo de 1935, tan sólo dos años después de llegar al poder, Adolf Hitler desafió abiertamente el Tratado de Versalles impuesto a su país al final de la I Guerra Mundial y anunció un programa de rearme masivo. El plan exigía una *Reichsluftwaffe*, una fuerza aérea nacional, cuyos escuadrones, como decía la propaganda nazi, «cubrirían Alemania con un techo de acero» y «ocultarían el sol».

En aquella época, la fuerza aérea nacional de primera línea se reducía a tres escuadrones de cazas y cinco de bombarderos, todos prohibidos por el Tratado. Pero Hitler no perdía oportunidad para rodear a la creciente fuerza aérea de un aura de orgullo y poder. En ceremonias cuidadosamente preparadas, dio a las unidades de la Luftwaffe nombres que recordaban las glorias pasadas; el primer acto de este tipo (*derecha*) tuvo lugar el 14 de marzo de 1935, cuando bautizó a un escuadrón de cazas *Jagdfeschwader Richthofen*, el mayor as de la I Guerra Mundial. Y durante las llamativas exhibiciones de poderío militar llevadas a cabo en Nuremberg cada año a partir de entonces, se aseguró de que no faltasen escuadrones de aviones con cruces negras surcando el cielo.

El propósito principal de estos espectáculos era infundir temor a las demás naciones, pero la Luftwaffe se estaba convirtiendo, en efecto, en una poderosa fuerza. Su comandante, Hermann Göring, con la valiosa ayuda de su eficaz jefe de producción Erhard Milch, estaba haciendo prodigios para reflotar la fuerza aérea del Reich. El volumen de producción de la industria aeronáutica alemana se disparó de unos cuantos cientos a miles de aviones anuales. Simultáneamente, se fue reemplazando los modelos obsoletos con máquinas de combate modernas, hasta convertir la práctica totalidad de los cazas y bombarderos en veloces monoplanos de metal. En 1939, cuando Hitler puso en movimiento su maquinaria para la conquista de Europa, la Luftwaffe poseía más de 4.000 aviones de combate de primer orden, lo que la convertía en la fuerza aérea más formidable del planeta.

Hitler y Göring encabezan un grupo de oficiales, entre ellos el jefe de producción de la Luftwaffe Erhard Milch (cuarto desde la izquierda), frente a los aviones del recién bautizado Escuadrón Richthofen, en 1935. Los biplanos Heinkel 51 y Arado 65 pronto fueron reemplazados por monoplanos más modernos.



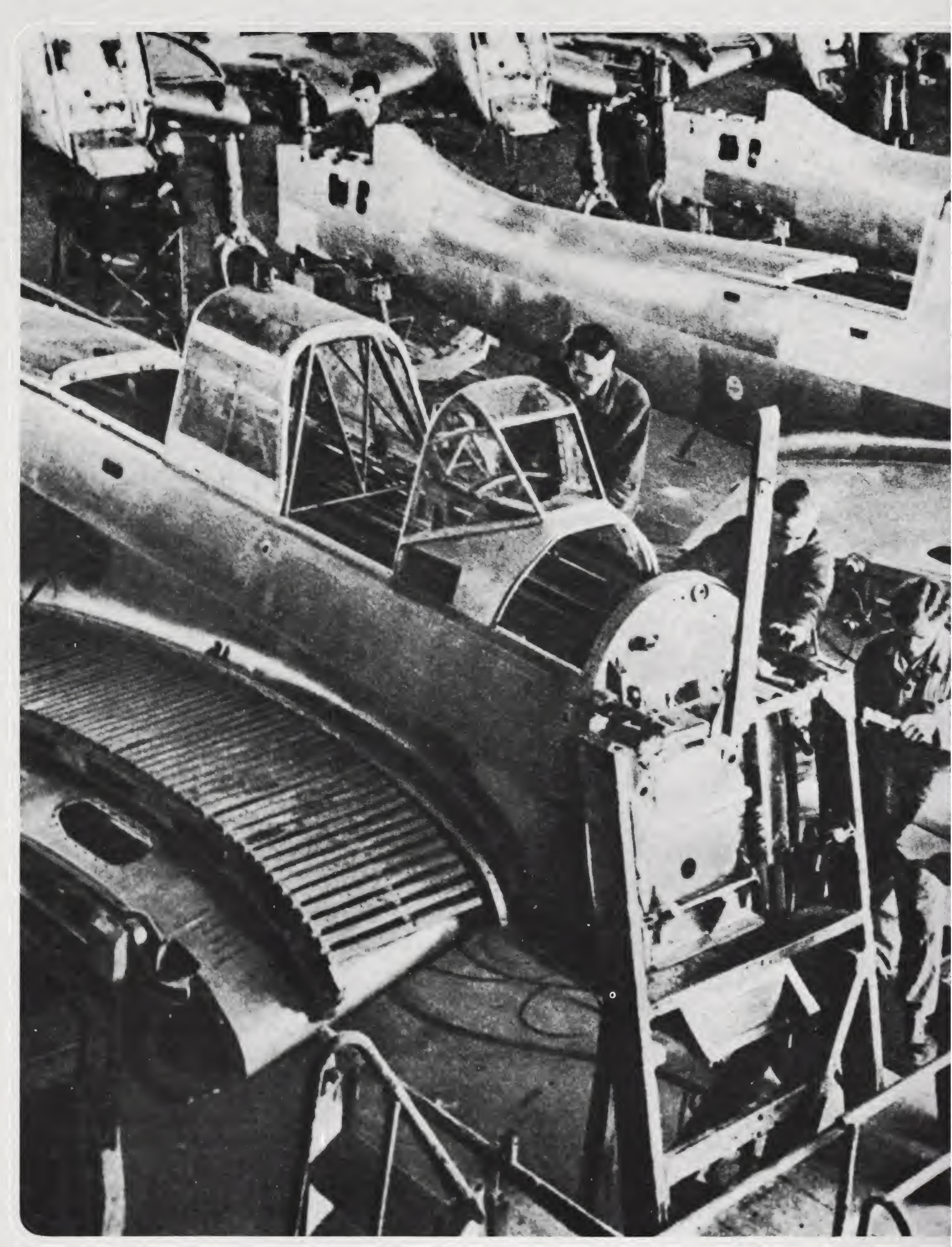


Un grupo de aspirantes a pilotos prestan atención a su instructor de vuelo en 1935. Antes de la guerra, en las escuelas de aviación de la Luftwaffe los aprendices hacían 250 horas de vuelo durante una rigurosa etapa de aprendizaje de dos años.





Un grupo de pilotos corre hacia sus cazas Heinkel 51 durante un ejercicio de entrenamiento en agosto de 1935, poco después de que la Luftwaffe dejara de ser una fuerza clandestina.

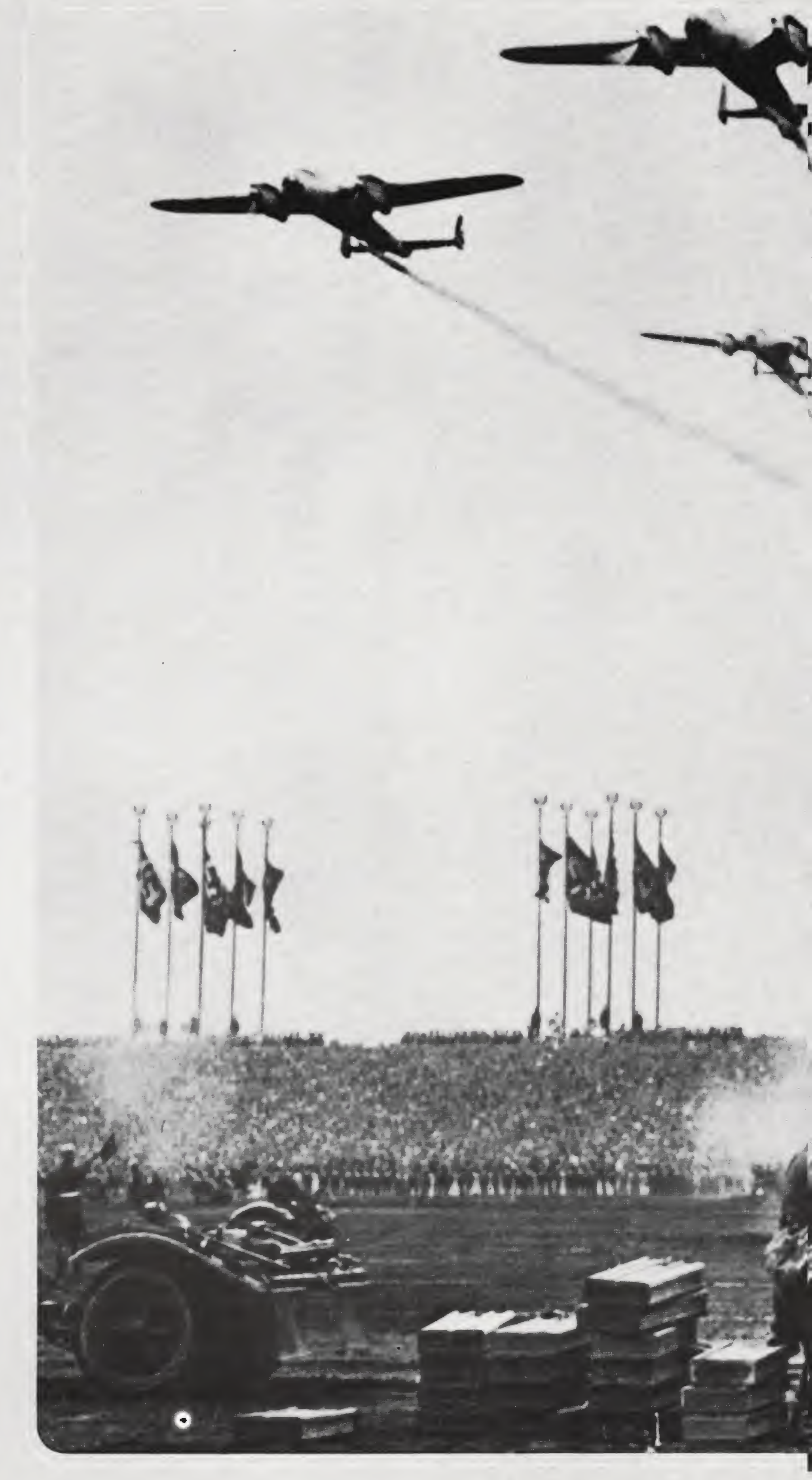


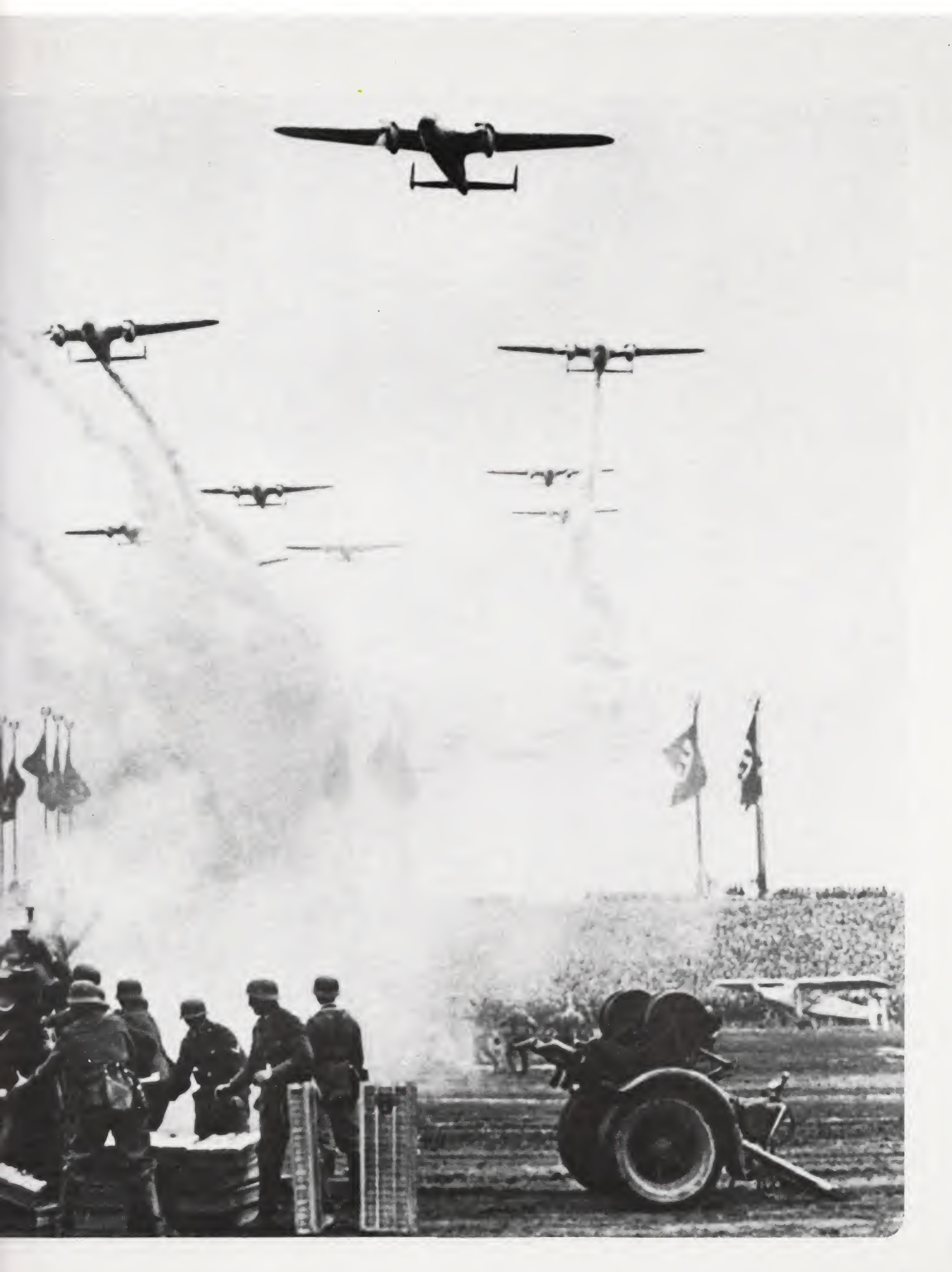
Secciones de fuselaje de bombarderos de vuelo en picado Junkers 87B en una planta de aviones poco antes de la guérra; en 1939 se produjeron 557 Junkers 87.



En 1939, un grupo de obreros termina de ensamblar un par de bombarderos medianos Heinkel 111 que ya presentan emblemas de tiempos de guerra. Diseñado en 1934 para desempeñar el doble papel de bombardero y avión de pasajeros, el Heinkel 111 entró en guerra por vez primera en la Guerra Civil española, entre 1936 y 1939.

Dejando estelas de humo, los delgados y veloces bombarderos bimotores Dornier 17 pasan volando sobre la manifestación de Nuremberg de 1938. En primer plano, baterías antiaéreas disparan salvas hacia los aviones mientras una gran multitud observa desde las tribunas levantadas para las exhibiciones anuales del poder militar alemán.









1

Una guerra relámpago desde el cielo

Sólo unos pilotos muy valientes —o temerarios— se habrían atrevido a volar a través de las cortinas de niebla y bruma que cubrían las onduladas tierras de la frontera entre el noreste de Alemania y Polonia al amanecer del 1 de septiembre de 1939. El teniente de la Luftwaffe Bruno Dilley, un ex policía, tenía valor a raudales, y decidió seguir adelante con la misión que se le había encomendado dirigir, a pesar de las muy adversas condiciones climatológicas. Él y los hombres de su ala, el subteniente Horst Schiller y el sargento Gerhard Grenzel, eran pilotos bien entrenados e irían al mando de aviones robustos y ágiles, los bombarderos de vuelo en picado Junkers 87, también llamados Stuka. Su misión era de gran importancia táctica para el ejército alemán, preparado para entrar a Polonia esa misma mañana y asestar el primer golpe de la II Guerra Mundial.

El objetivo de Dilley era un par de puentes ferroviarios de acero sobre el río Vístula cerca del pueblo de Dirschau. Sin embargo, los Stuka no debían demoler los puentes; el Alto Mando del ejército alemán los quería intactos para que sus tropas pudiesen utilizarlos en su *Blitzkrieg*, o guerra relámpago, contra el ejército polaco. La tarea de Dilley era evitar que los propios polacos volaran los puentes como medida de defensa. Ingenieros del ejército polaco ya habían colocado cargas explosivas en las estructuras de los puentes; los tres pilotos de la Luftwaffe debían destruir los cables que conectaban los explosivos con detonadores eléctricos remotos situados en la estación de tren de Dirschau. Dañar cables delgados con bombas lanzadas desde aviones a gran velocidad era una tarea difícil, cuando menos. Para aumentar sus posibilidades, Dilley y sus compañeros de ala habían explorado la zona, vestidos de paisanos y viajando en el expreso Berlín-Königsberg, que pasaba por un estrecho corredor de Polonia entre Alemania y Prusia oriental, y por encima de los puentes del Vístula. Desde el tren, los aviadores alemanes habían podido ver por sí mismos los cables del detonador: estaban dispuestos a lo largo de la orilla del río. Para dar en un blanco tan pequeño, los Stuka —habitualmente utilizados como bombarderos de vuelo en picado— tendrían que volar horizontalmente a la altura de las copas de los árboles. Era una misión muy arriesgada, y la niebla y la bruma del 1 de septiembre la hicieron mucho más peligrosa.

A las 4.26, Dilley, Schiller y Grenzel despegaron de la pista rugosa de una base aérea cercana a Elbing, Prusia oriental. Dirschau estaba

Bajo el ominoso morro de un bombardero Junkers 87 Stuka, personal de tierra de la Luftwaffe carga el primer grupo de bombas para el blitzkrieg *del día siguiente en territorio polaco.*

a 42 kilómetros de distancia. Si todo salía bien, llegarían en apenas ocho minutos.

Durante seis minutos, los tres pilotos y los artilleros, sentados en la parte trasera de las cabinas de los Stuka, atravesaron una densa capa de niebla, los motores Jumo 211D de 1.210 caballos de fuerza rugiendo a toda máquina. Incluso el menor error en el cálculo de la altitud habría significado estrellarse contra una de las colinas de la frontera, y cada Stuka cargaba una bomba de 248 kilos bajo el fuselaje y cuatro de 50 kilos bajo las alas.

A dos minutos del objetivo, Dilley percibió débilmente las aguas plateadas del Vístula bajo sus alas. Se inclinó para girar río abajo hacia los puentes, seguido por sus hombres. Los tres volaban a menos de 30 metros de altura sobre el río.

Ni bien vislumbró los puentes entre la bruma, Dilley se dirigió por radio a sus pilotos: «blanco a la vista», y colocó su Stuka en línea con el terraplén a la izquierda de las dos estructuras. Cuando se encontraba a 90 metros de las vigas de los puentes, presionó el botón de descarga de las bombas y tiró de la columna de control hacia la izquierda. El Stuka, liberado de su carga, se elevó sobre los puentes y puso rumbo a casa. Exactamente lo mismo hicieron Schiller y Grenzel. Mientras se alejaban, vieron que las bombas habían arrasado el área donde estaban colocados los cables. Eran las 4.34 de la madrugada, 11 minutos antes de la hora prevista para el ataque del ejército alemán.

Aunque su misión resultó ser un éxito sólo parcial —los polacos volvieron a conectar algunos de los cables y volaron un puente—, Dilley y sus hombres dieron muestras claras de la pericia y el valor que caracterizarían a los pilotos de las fuerzas aéreas alemanas, la Luftwaffe, a lo largo de la II Guerra Mundial. Literalmente, *Luftwaffe* quiere decir «arma aérea», pero llegó a tener un significado mucho más poderoso y peligroso.

Para los aviadores que se enfrentaron al arma aérea alemana —primero los polacos, más tarde los franceses e ingleses, y, por último, los soviéticos y norteamericanos—, la palabra Luftwaffe connotaba batallas desesperadas contra un enemigo extraordinariamente tenaz e ingenioso. Para los ejércitos y los pueblos de Polonia, Bélgica, Holanda, Francia, Gran Bretaña y la Unión Soviética, quería decir ataques fulminantes que de manera casi mágica despejaban el terreno para los soldados de uniforme gris que invadieron la mayor parte de Europa. Durante los primeros años del conflicto, la Luftwaffe parecía a un tiempo omnipresente e invencible en frentes tan distantes como los de África del Norte y el norte de Rusia. Eran, en efecto, las mejores fuerzas aéreas de la época, con tripulaciones sumamente hábiles y valientes. Incluso en las postrimerías, cuando las cosas le empezaron a ir mal a Alemania, la Luftwaffe desafió los impresionantes esfuerzos aliados por derribarla de los cielos.

La invasión de Polonia iniciada por Bruno Dilley y sus compañeros de escuadrón era, desde hacía mucho, la ambición del Führer alemán, Adolf Hitler, y de algunos de los estrategas militares del Reich. Estaban decididos a recuperar un territorio que, consideraban, les había sido injustamente confiscado bajo los términos del Tratado de Versalles, el pacto que Alemania se vio obligada a firmar tras su derrota en la I Guerra

El teniente Bruno Dilley, que dirigió el primer ataque aéreo de la II Guerra Mundial, sonríe desde la carlinga de su Stuka. Dilley simboliza el duro uso que el Reich hacía de sus pilotos: en el curso de la Guerra, voló cerca de 650 misiones y fue abatido cuatro veces, dos de ellas detrás de las líneas del enemigo.





Polacos de Dirschau retiran los escombros de un puente ferroviario sobre el río Vístula volado por los ingenieros del ejército polaco en retirada. Los bombardeos de precisión de Bruno Dilley y sus hombres evitaron que los polacos demolieran el punte que aparece en el fondo.

Mundial. Ninguna disposición territorial del tratado dolía tanto a los alemanes como la que le daba a Polonia un corredor de 80 kilómetros de ancho al mar Báltico; esta cláusula había aislado la provincia de Prusia oriental y colocado el viejo puerto de Danzig (hoy Gdansk) bajo la supervisión de la Liga de las Naciones y el control económico de Polonia.

Además de recuperar lo perdido, Hitler estaba obsesionado con adquirir *Lebensraum* —«espacio vital» adicional— en el este para los 80 millones de alemanes. Si no podía extender la frontera alemana de manera pacífica, estaba determinado a hacerlo por la fuerza.

Hasta 1939, el Führer se las había ingeniado para extender el dominio alemán sin disparar un tiro. En 1936, sus tropas habían entrado en Renania en un claro desafío al Tratado de Versalles, que establecía que esta área fronteriza entre Francia y Alemania debía permanecer desmilitarizada. Mediante amenazas, se anexó Austria en 1938. Luego, tras intimidar a Francia e Inglaterra con una exhibición del poderío de la Luftwaffe en la Conferencia de Munich de septiembre de 1938, sus tropas ocuparon una porción de Checoslovaquia. Habiéndose engullido un pedazo de esta desafortunada nación, Hitler estaba listo para devorar el resto.

Después de esta serie de golpes, sólo era cuestión de tiempo que el Führer exigiese a los polacos que entregasen Danzig, pues ya había empezado a planificar en secreto la conquista de todo el país. Se enfrentaba a un gran problema: Gran Bretaña y Francia se habían comprometido a declarar la guerra si la Wehrmacht, las fuerzas armadas alemanas, violaba la frontera polaca. Pero Hitler estaba convencido de que las potencias occidentales, que dócilmente le habían permitido hacerse con Austria y Checoslovaquia, volverían a echarse atrás. Y aun si le declaraban la guerra, esperaba que cambiaran de idea tras hacerse cargo del verdadero poderío de su maquinaria militar. En cualquier caso, estaba decidido a engullirse a Polonia.

Como preludio a la invasión, el Führer y sus propagandistas acusaron al pueblo polaco de llevar a cabo actos «brutales» contra la pobla-

ción de origen alemán de Polonia, y al ejército polaco de realizar incursiones sistemáticas en territorio alemán. «El Estado polaco ha rechazado el establecimiento de relaciones pacíficas que yo deseaba», dijo Hitler en tono violento la mañana en que empezó el conflicto, «y ha apelado a las armas. Una serie de violaciones de nuestro territorio, intolerables para una gran potencia, constituyen la prueba de que Polonia ya no está dispuesta a respetar las fronteras del Reich. ¡No me queda otra opción, de ahora en adelante, que responder con fuerza a la fuerza!» Pocos fuera de Alemania se dejaron convencer por tan desvergonzada mendacidad, pero a Hitler le traía sin cuidado. Tenía las armas: 44 divisiones —cerca de 1.500.000 hombres— dispuestas a lo largo de la vulnerable frontera polaca, y dos flotas aéreas —1.600 aviones de la Luftwaffe— listas para encabezar el avance de esta fuerza masiva.

El bombardeo de Bruno Dilley —un ataque de precisión en apoyo a las operaciones de la Wehrmacht— presagió el importante papel que desempeñaría la Luftwaffe en la guerra que empezaba. Las fuerzas aéreas alemanas y sus aviones estaban concebidos para atacar objetivos militares, despejando el camino para los tanques y la infantería del ejército. El Stuka de Dilley simbolizaba la teoría de cómo se debía emplear el poderío aéreo. Avión pequeño de un solo motor, con una carga máxima de explosivos de 450 kilos y una autonomía de vuelo normal de 590 kilómetros, el Stuka no era un aparato adecuado para realizar incursiones profundas en territorio enemigo y atacar fábricas y centrales eléctricas. Pero rugiendo en picado —el nombre Stuka es la abreviación de *Sturzkampfflugzeug*, o bombardero de vuelo en picado— podía con gran precisión plantar bombas en una concentración de tropas del enemigo, una columna de vehículos blindados, una trinchera o cualquier otro obstáculo que impidiese el avance de las fuerzas de tierra alemanas.

Los otros dos bombarderos que tenía la Luftwaffe en 1939, el Dornier 17, con forma de lápiz, y el Heinkel 111, de morro de vidrio, eran aviones bimotores de autonomía y capacidad de carga explosiva medias. Eran ideales para realizar misiones de apoyo del ejército, como destruir las vías férreas del enemigo y paralizar, así, su sistema de abastecimiento.

La tarea de los cazas de la Luftwaffe —el veloz y ágil Messerschmitt 109 y su hermano más pesado, el Messerschmitt 110, un caza bimotor al que llamaban *Zerstörer*, o Destructor— era limpiar los cielos de aviones rivales para que los bombarderos alemanes se adentrasen hasta las líneas de retaguardia del enemigo sin sufrir contratiempos.

La Luftwaffe se había configurado como punta de lanza de las columnas blindadas de la Wehrmacht principalmente por el carácter y el historial de dos hombres: el mariscal de campo Hermann Göring, que en la I Guerra Mundial había servido como piloto en las fuerzas aéreas alemanas, y el teniente general Wolfram von Richthofen, primo del legendario «Barón Rojo» Manfred von Richthofen, el as alemán más famoso de la guerra del Kaiser.

Göring, resentido por la derrota de su país en 1918 y furioso por las duras restricciones impuestas a Alemania por el Tratado de Versalles, se había unido en la década de los años veinte al proscrito Partido Na-



El general Alexander Löhr comandó la numerosa flota de la Luftwaffe que encabezó la invasión alemana. Amigo de Hermann Göring, Löhr fue uno de los pocos austríacos que detentó posiciones de poder en el Reich tras la anexión de su país.

cional Socialista de Hitler, en el que cifraba sus esperanzas de ranacimiento y venganza para Alemania. Cuando Hitler y los nazis llegaron al poder en 1933, Göring fue recompensado con el cargo de Ministro del Aire, que incluía el control pleno de la naciente Luftwaffe. Como antiguo comandante de escuadrones de cazas de movimiento libre, Göring era más afecto al concepto de poderío aéreo táctico que al de poderío aéreo estratégico —el bombardeo sostenido y metódico de la industria militar del enemigo— predicado durante los años veinte y treinta por Sir Hugh Trenchard, comandante general de la RAF, y por el apóstol norteamericano del poderío aéreo, general Billy Mitchell. Como la mayoría de los estrategas militares alemanes, veía al Reich ganando una serie de guerras cortas y encarnizadas en lugar de involucrarse en un conflicto prolongado y disperso. Para luchas tan limitadas, bastaba con bombarderos capaces de llevar a cabo misiones de apoyo a las fuerzas de tierra y no hacía falta bombarderos de largo alcance para tareas estratégicas.

Göring tenía otra razón para preferir bombarderos pequeños y medianos. Hitler, impaciente por embarcarse en su programa de conquistas, quería las fuerzas aéreas más grandes que se pudieran crear en un corto período. Los aviones de uno y dos motores se podían fabricar de forma más rápida y barata que los complejos bombarderos de cuatro motores. De modo que Göring canceló el desarrollo adicional de dos grandes bombarderos que en 1936 estaban listos para realizar vuelos de prueba y ordenó a la creciente industria aeronáutica alemana que se concentrase en fabricar grandes cantidades de aviones Heinkel 111 y Dornier 17, que ya existían en prototipo o se producían en números limitados. «El Führer no preguntará qué tan grandes son los bombarderos —señaló Göring, en la época, a uno de sus lugartenientes—, sino cuántos hay.»



Albert Kesselring dirigió, también, una flota de la Luftwaffe que proporcionó apoyo aéreo a las fuerzas de tierra alemanas en su avance hacia Varsovia. Kesselring llegó a ser considerado uno de los generales más formidables del Führer.

Wolfram von Richthofen no era menos entusiasta del poderío aéreo táctico, pues lo había visto poner en práctica con resultados devastadores en la Guerra Civil española. El estallido de este conflicto en 1936 había sido acogido por Hitler y sus generales como una oportunidad caída del cielo para poner a prueba los aviones de las jóvenes fuerzas aéreas alemanas, entrenar a sus tripulaciones y desarrollar nuevas técnicas de combate bajo las modernas condiciones de batalla. Durante un tiempo, Richthofen había estado al mando de un contingente de la Luftwaffe, llamado la Legión Cóndor, enviado por Hitler para apoyar a las fuerzas del general Francisco Franco.

En España, Richthofen descubrió que un pequeño biplano, el Heinkel 51, aunque obsoleto como caza, era muy eficaz como bombardero de vuelo de bajo nivel, sobre todo cuando iba armado con grupos de bombas incendiarias de diez kilos conocidas como *flambos*. Estas bombas incendiarias fueron utilizadas por primera vez por uno de los pilotos más innovadores de Richthofen, el teniente Adolf Galland, quien más tarde llegaría a ser comandante de la fuerza de cazas de la Luftwaffe. El flambo, observó Galland mucho tiempo después de la II Guerra Mundial, fue un «prototipo temprano de la moderna bomba de napalm». Se trataba de una lata de combustible de aviación de alto octanaje y aceite industrial conectada a una bomba de fragmentación. Después

de hacer salir a las tropas republicanas de sus trincheras con este ingenio mortal, Galland y su escuadrón de nueve aviones descendían en fila de a uno para descargar sus ametralladoras sobre los soldados de infantería mientras huían de las llamaradas que se extendían en sus posiciones.

Richthofen también descubrió en España que la clave de la cooperación entre los ejércitos de tierra y del aire era una estrecha coordinación entre el comandante de aviación local y los oficiales al mando de las fuerzas de tierra del sector del frente. Con su característica meticulosidad, Richthofen visitaba en persona los puestos de avanzada para preguntar a los oficiales españoles qué puntos de resistencia del enemigo había que bombardear. Luego ordenaba a sus escuadrones atacar esos objetivos y observaba los resultados con prismáticos.

Las técnicas y procedimientos implementados por Richthofen en España no convencieron del todo a los altos mandos en Alemania. Sin embargo, se le permitió crear una división aérea especial que encarnaba sus ideas de poderío aéreo táctico. Tenía tres alas de bombarderos de vuelo en picado con 40 Stuka cada uno, un ala de ataque aire-tierra de 36 Henschel 123 lentos pero fuertemente armados, un ala de tamaño similar de cazas biplanos Messerschmitt 110 que podían convertirse en potentes aviones de ataque aire-tierra y un escuadrón de reconocimiento compuesto por unos diez aviones de observación Henschel con alas parasol.

Cuando Alemania descargó su puño contra Polonia en la mañana del 1 de septiembre de 1939, Richthofen estaba en el centro de la acción. La misión asignada a su división aérea era abrir brechas en las defensas polacas a lo largo del sector sureño de la frontera germano-polaca para el Décimo Ejército del general Walther von Reichenau, la vanguardia de invasión del Grupo Sur del ejército. Richthofen y Reichenau compartían cuartel general en el castillo de Schönwald, a diez kilómetros de la frontera polaca.

La división aérea de Richthofen reunía cerca de la mitad de la Luftflotte 4 —flota aérea 4—, con base en las regiones de Warta, Silesia y Eslovaquia, frente a la frontera suroccidental de Polonia. La Luftflotte 4 estaba comandada por el general Alexander Löhr, un oficial profesional austríaco transferido a la Luftwaffe tras la anexión de su país en 1938. En el norte, desplegada para atacar desde la llanura costera de Pomerania del noreste de Alemania y desde la Prusia oriental en apoyo de las fuerzas de tierra de la zona, estaba la Luftflotte 1, comandada por el general Albert Kesselring, un rechoncho y enérgico veterano de la I Guerra Mundial.

El plan de la Wehrmacht para su campaña contra Polonia era muy sencillo. Los 630.000 hombres del Grupo Norte del ejército, comandados por el general Fedor von Bock, se abrirían paso por el sur hacia Varsovia. Al mismo tiempo, el Grupo Sur del ejército, con 886.000 tropas comandadas por el general Gerd von Rundstedt, avanzarían en dirección noreste desde la región de Silesia. Juntos, los dos grupos —ambos dotados de divisiones (acorazadas) panzer y de infantería motorizada al frente— envolverían al cuerpo principal del ejército polaco en un abrazo mortal.

Para llevar a cabo su cometido en la gigantesca operación de pinza, la Luftwaffe había logrado reunir 648 bombarderos Heinkel 111 y Dornier 17, 219 Stuka, 210 cazas pesados Messerschmitt 110 y cazas monomotores Messerschmitt 109, 36 Henschel 123, de ataque aire-tierra,

Un bombardero mediano Elk P.37, el único avión moderno de Polonia en 1939, estacionado junto a una hilera de cazas P.11 en una base aérea próxima a Varsovia. El Elk, de dos motores y morro de cristal, tenía una velocidad máxima de 440 kilómetros por hora y podía llevar una carga útil de 2.500 kilos en bombas.



y cerca de 470 aviones diversos de reconocimiento y transporte. Las fuerzas aéreas polacas no eran rival para semejante horda. Cuando los alemanes atacaron, los polacos apenas contaban con 400 aviones: unos 160 cazas, 118 bombarderos ligeros, 36 bombarderos medianos y 85 aviones de reconocimiento.

Aparte de 36 bombarderos medianos tipo Elk, que eran máquinas bimotores modernas, la flota aérea polaca estaba obsoleta para los estándares de 1939. La mayor parte de los cazas eran PZL P.11 fabricados por la Panstwowe Zaklady Lotnicze de Varsovia, o en plantas de la aviación nacional. Se trataba de monoplanos de ala alta cuyo diseño se remontaba a 1931. Incluso a su altitud óptima de combate, 5.400 metros, los P.11 eran 160 kilómetros por hora más lentos que los Messerschmitt 109 y ligeramente más lentos que la mayoría de los bombarderos alemanes. Además, los P.11 iban escasamente armados: muchos de ellos apenas tenían dos ametralladoras ligeras.

Pero la Luftwaffe no estaba dispuesta a correr riesgos contra su pequeño enemigo. Como primera medida, las dos flotas aéreas alemanas pretendían arrasar las bases aéreas enemigas y hacerse, de esta manera, con el control de los cielos sobre el frente de batalla.

La mayor parte de los aviones que participaron en el ataque contra las bases aéreas polacas eran de la Luftflotte 4, de Löhr, al sur. Por el norte, la bruma y la niebla que casi habían frustrado el ataque de Dilley, envolvieron a la Luftflotte 1, de Kesselring, prácticamente hasta el final del primer día de guerra. En el área de Silesia, el clima tampoco fue ideal; de hecho, aquel día gran parte de Polonia estuvo cubierta por bancos de nubes a la deriva. Pero los aviones de Löhr pudieron despegar, y el grueso de la flota aérea encontró un claro sobre Cracovia. Se dirigían hacia la principal base aérea de la antigua ciudad.

Los primeros en aparecer en escena fueron 60 bombarderos Heinkel 111 del 4.º Grupo de Bombarderos, con base en Langenau, Silesia, a 45 minutos de vuelo. Divididos en dos grupos y volando en formación cerrada, se acercaron al objetivo a 3.600 metros de altitud, lo bastante alto como para dar a su escolta de Messerschmitt 110 el tiempo suficiente para deshacerse de cualquier grupo de cazas polacos de intercepción. Pero ningún avión polaco apareció mientras los Heinkel descargaban 48 toneladas de bombas sobre Cracovia. La siguiente oleada estaba compuesta por 30 Stuka, seguidos por cerca de 100 «lápices voladores» Dornier 17 encargados de finalizar el trabajo. Para cuando llegó esta última oleada, los hangares del aeropuerto de Cracovia estaban en llamas y de sus depósitos de combustible se alzaban densas columnas de humo negro que oscurecían las pistas y otras instalaciones. De modo que el comandante de los Dornier, el coronel Wolfgang von Stutterheim, ordenó a sus aviones que atacaran a baja altura. Rugiendo a 390 kilómetros por hora, los bombarderos soltaron sus bombas de 50 kilos, dejando una estela de cráteres a lo largo de la principal pista de aterrizaje. Pero aún antes de que los aviones de la Luftwaffe llevaran a cabo este último ataque, el aeropuerto de Cracovia ya estaba en ruinas.

Conforme se fue despejando el cielo, más aviones Stuka, Heinkel y Dornier atacaron las bases aéreas de otras seis ciudades polacas, y un grupo de Heinkel penetró hasta Lvov, 480 kilómetros dentro del te-

rritorio polaco, lanzando 22 toneladas de bombas sobre hangares y pistas de aterrizaje.

Mientras las bases aéreas eran atacadas, un grupo adicional de bombarderos de la Luftwaffe ponía en práctica otra parte del plan de batalla de las fuerzas aéreas alemanas. Recorriendo Polonia de punta a punta, pulverizaron las líneas vitales de comunicación de los ejércitos de tierra polacos: las carreteras y vías férreas por las que se debían mover los refuerzos y suministros del enemigo. Esta táctica, consistente en aislar el campo de batalla, se convertiría en una aplicación habitual del poderío aéreo, muy eficaz para evitar que un ejército en situación defensiva respondiese a los embates de un ejército dotado de tanques e infantería motorizada de movimiento rápido. En los primeros ataques de la Luftwaffe contra las líneas de comunicación de la retaguardia polaca, los bombarderos alemanes destruyeron empalmes ferroviarios en pueblos y ciudades clave como Katowice, Lvov, Radom, Lublin, Vilna y Grodno, y luego se dedicaron a eliminar objetivos más pequeños, como cruces de carreteras, puentes y vías férreas. Estos ataques, que se prolongaron varios días, sumieron en el caos más absoluto el sistema de movimientos de las tropas polacas, haciendo imposible la resistencia organizada.

Lanzando bombas incendiarias como si se tratase de fósforos gigantes, un Heinkel 111 se eleva sobre un claro durante una incursión en Polonia. La Luftwaffe utilizó bombas incendiarias para trazar la ruta de sus columnas de tropas y, más tarde, para incinerar la ciudad de Varsovia.



El comandante de uno de los grupos de bombarderos alemanes, el mayor Erich Munske, recordó más tarde los efectos de una de estas incursiones. Emergiendo de la niebla que inicialmente frustró la mayor parte de los planes de la Luftflotte 1 en el norte, Munske vio cómo la bruma «se desintegraba en velos y finalmente se disipaba. Allí abajo había rieles plateados y una pequeña estación de tren roja, con una locomotora echando vapor y los vagones camuflados con arbustos verdes. Los pasajeros del tren —reservistas polacos que se dirigían al frente— agitaban sus sombreros por las ventanillas; creían que éramos aviones de las fuerzas aéreas polacas. La primera bomba cayó sobre el techo de uno de los vagones. Una fuente de humo y desolación, la gente volando en distintas direcciones. Otras bombas cayeron sobre el blanco. Luego, nos empezó a disparar una sola batería antiaérea. No parecía peligrosa, pero, extrañamente, fue un alivio saber que el enemigo también disparaba».

Sin embargo, la carnicería no se produjo en un solo lado. Al aterrizar en su base, Munske se encontró con otro bombardero que había regresado rodeado de gente. «Estaban sacando a un hombre de la cabina. Había muchas manos sosteniendo su cuerpo. Me acerqué al avión y vi que el panel de mandos estaba completamente destruido, aparentemente por un blanco directo. El parabrisas estaba manchado de sangre y había trozos de uniforme y carne dispersos por toda la cabina. En el suelo, junto al avión, yacía un cadáver. Era el teniente Schott. El fuego antiaéreo había acabado con él, pero su rostro estaba sereno, como si durmiera.»

Mientras algunos grupos de Stuka y alas enteras de 30 o más Henschel y Dornier destruían empalmes ferroviarios, cruces de carretera y bases aéreas de Polonia, los Stuka de Richthofen y otros aviones atacaban los puntos de resistencia y las concentraciones de tropas del ejército polaco a lo largo de la frontera. Poco antes del atardecer del 1 de septiembre, una sección clave de la división aérea de Richthofen, los 36 biplanos Henschel 123, comandados por el mayor Werner Spielvogel, despegó de su base pese a la densa niebla. El primer escuadrón, encabezado por el capitán Otto Weiss, pasó rugiendo sobre el puesto de mando de avanzada de Richthofen en dirección a su objetivo, las posiciones polacas cercanas al pueblo fronterizo de Panki, frente al cual estaba desplegado el Grupo Sur del Décimo Ejército.

Tomando a los polacos por sorpresa, los aviones de Weiss soltaron flambos, las primitivas bombas incendiarias utilizadas anteriormente por Galland en España. Pisándole los talones a Weiss estaba el propio Galland, a la cabeza del segundo grupo de Henschel. Mientras Galland y sus hombres completaban su ataque, desde atrás llegaban otros aviones para bombardear a los polacos, que ahora empezaban a responder con baterías antiaéreas ligeras.

Desde su puesto de mando en la retaguardia, a apenas cinco kilómetros de distancia, Richthofen y su oficialidad, veteranos de España en su mayoría, observaban fascinados cómo los Henschel caían en picado y remontaban vuelo, zumbaban como avispones y provocaban la intensa respuesta del fuego antiaéreo polaco. Tan rápido como llegaban se marchaban, obligados por su limitado radio de acción a volver para repostar.

De las tropas de avanzada del general von Reichenau no llegaban suficientes llamadas para el gusto de Richthofen. Estaba convencido de que había más objetivos que sus Henschel y Stuka podían atacar para

preparar el camino para las tropas de tierra. En España había aprendido que, a veces, un comandante de aviación debía decidir él mismo qué objetivos requerían atención, ya que, en el fragor de la batalla, los oficiales de infantería y de tanques olvidaban a menudo pedir apoyo aéreo. De modo que Richthofen trepó a su avión de observación Fieseler, también llamado Cigüeña debido a su alto y delgado tren de aterrizaje, y despegó desde el nivel de una parcela de patatas junto a su puesto de mando.

Volando sobre el frente, Richthofen descubrió una serie de objetivos: nidos de ametralladoras y artillería que estaban deteniendo el avance alemán. De hecho, se enfrascó tanto en la exploración que voló más allá de las líneas del enemigo, donde su avión de vuelo rasante se topó con fuego intenso y preciso de las baterías antiaéreas polacas. De forma milagrosa, no fue herido, pero su avión fue alcanzado y el depósito de combustible tan agujereado que se le paró el motor mientras se acercaba a su puesto de mando. Tras realizar un aterrizaje a motor parado, ordenó rápidamente más ataques sobre las defensas de tierra polacas.



Adolf Hitler desciende de la cabina de un avión de transporte Junkers 52 para comprobar personalmente la evolución de la guerra en Polonia. El Führer dejó el desarrollo de la campaña en manos de sus generales, pero realizó visitas casi a diario al frente, a menudo en avión.

En otras partes de la frontera sur de Polonia, otras unidades de Stuka realizaban misiones de apoyo terrestre. Cerca del pueblo polaco de Wielun, a 19 kilómetros de la frontera, un ala de 30 aviones Stuka comandados por el mayor Oskar Dinort volaba en busca de unas tropas polacas que intentaban reforzar el frente de batalla. Al aproximarse a Wielun, Dinort vio una columna del enemigo avanzando por la carretera principal..., caballería, a juzgar por su aspecto. Haciendo señas a sus Stuka para que lo siguieran, giró hacia la izquierda y se lanzó en picado directo sobre la columna polaca.

Mientras su avión descendía en picado, al gemido de su hélice se unió un chillido agudo cuando las sirenas sujetas al tren de aterrizaje fijo del Stuka empezaron a sonar. Los Stuka estaban equipados con estas sirenas, llamadas trompetas de Jericó, que añadían un elemento adicional de terror a su ataque. Luego, Dinort desplegó los frenos aerodinámicos bajo las alas para ralentizar su precipitado descenso, y el chirrido del

aire pasando entre los frenos se mezcló con el sobrenatural estruendo. Desde una altura de 900 metros, soltó la bomba de 247 kilos que llevaba en la panza del avión. Lanzar bombas desde menor altura era peligroso, ya que un Stuka no podía remontar el vuelo abruptamente a partir de una caída en picado a 560 kilómetros por hora —la tensión habría sido muy alta, tanto para el hombre como para la máquina—, y perdía 450 metros adicionales antes de estabilizarse y recuperar altura.

En teoría, el bombardeo en picado era sencillo: un avión que volaba en vertical hacia su objetivo antes de soltar sus bombas debía dar en el centro del blanco, ya que la velocidad lateral del avión es cero en relación con el objetivo. En la práctica, los pilotos de Stuka casi nunca conseguían ponerse en vertical, pero a menudo descendían a 80 grados, lo que les daba una gran precisión. Un hombre necesitaba «sangre fría de picado» —en la jerga de los pilotos— para lanzarse contra el suelo de esta manera, observando cómo el paisaje de abajo se agrandaba a una velocidad aterradora. Le alentaba saber que el Stuka poseía una estructura sumamente sólida. Sin embargo, esta solidez tenía un precio. Hacía del Stuka un avión pesado y, por consiguiente, relativamente lento: su velocidad máxima en vuelo estable era de 380 kilómetros por hora en el tenue aire de los 4.500 metros de altitud.

Para las tropas objeto de ataque, el ruido atroz del Stuka cayendo en picado y la certeza de que en unos segundos caería una bomba era una prueba de valor aún más grande. Aun si un hombre se mantenía firme y respondía con fuego en la esperanza de alcanzar al piloto, era muy probable que el Stuka cayese recto hacia él y lo aniquilara. La mayoría de los soldados huía en desbandada cuando esta arma de pesadilla se lanzaba sobre ellos.

Después de soltar su bomba principal, el mayor Dinort hizo un cerrado giro ascendente para eludir el fuego de artillería ligera y volvió la vista hacia la carretera cerca de Wielun. Un géiser de tierra y humo negro erupcionó junto al camino, y vio a los jinetes polacos y a sus caballos volando en distintas direcciones. Observó cómo los otros Stuka repetían el proceso, arrasando la carretera y la columna de tres kilómetros de tropas polacas que aún intentaba alcanzar el frente. Después de este ataque, los aviones de Dinort se reagruparon para atacar otros blancos, esta vez con las bombas de 50 kilos que llevaban bajo las alas. Su objetivo era una enorme granja que, al parecer, servía de cuartel general polaco. Desapareció bajo una capa de humo.

Unas horas después, en la tarde del 1 de septiembre, otros aviones encontraron la misma concentración de tropas polacas merodeando. En total, 90 bombarderos de vuelo en picado y de nivel volaron la brigada de caballería de 3.000 hombres, anulando su capacidad de combate.

Al día siguiente, la unidad de Dinort volvía a entrar en acción, realizando un ataque extraordinariamente preciso, junto con otro escuadrón de Stuka, en la estación de trenes de Piotrkow. Sorprendieron a una división de infantería polaca desembarcando de los vagones del tren que los habían transportado hasta allí. La división fue aniquilada y nunca llegó al frente. No apareció ni un solo caza polaco para repeler el ataque. Ni un solo Stuka fue derribado.

Los únicos aviones de la Luftwaffe que se encontraron con una fiera resistencia de las fuerzas aéreas polacas el primer día de la Guerra fueron



Una formación de tres Stuka se lanza sobre un objetivo en Polonia. Con al aullido de sus sirenas, sus picados acrobáticos y su aterradora precisión, los Stuka fueron utilizados como símbolo del imparable poder alemán por los propagandistas del Reich.

90 Heinkel 111 que habían despegado en plena tarde de Hannover, en el norte de Alemania —cuando la niebla y las nubes se habían disipado—, en dirección a Varsovia, el centro de la producción aeronáutica polaca, así como la capital del país y el centro de las comunicaciones. Su objetivo era la gran base aérea de Okecie, al suroeste de la ciudad, y las cercanas plantas de producción de la compañía estatal PZL.

Cuando los bombarderos alemanes se aproximaban a la base aérea, fueron interceptados por un enjambre de unos 30 cazas P.11. Atacando a boca de jarro, los polacos atemorizaron tanto a las tripulaciones alemanas que los pilotos de los Heinkel rompieron su formación y soltaron sus bombas precipitadamente sobre el campo. Los Messerschmitt 110 de la escolta se introdujeron en la refriega, intentando alejar a los cazas de sus bombarderos. La batalla —una confusión de aviones que

rugían, se lanzaban en picado y giraban bruscamente— abarcó unos 50 kilómetros cuadrados de cielo. En unos minutos, los polacos habían perdido cinco cazas, abatidos por las poderosas descargas del armamento pesado de los Messerschmitt 110: dos cañones frontales de 20 mm y cuatro ametralladoras. Era el primer combate aire-aire de la II Guerra Mundial.

Dos días más tarde, el 3 de septiembre, se produjo una segunda batalla aérea cuando otra incursión alemana sobre Varsovia se topó con un avispero de cazas P.11, que se lanzaron furiosamente a romper las formaciones alemanas. En esta ocasión, los maniobrables cazas polacos consiguieron derribar tres de los más rápidos, pero torpes, Messerschmitt bimotores. Los Me 110 dieron cuenta de dos P.11. Sin embargo, ningún caza polaco había sido derribado por las ametralladoras de los bombarderos Heinkel, hecho que preocupaba a los comandantes aéreos alemanes, que concluyeron que los bombarderos Heinkel y Dornier carecían de armamento defensivo adecuado. Éstos llevaban un solo artillero que accionaba una ametralladora manual para repeler los ataques por la cola. El defecto se convertiría en un problema grave en los años siguientes, cuando la Luftwaffe se enfrentó a enemigos más formidables.

La incapacidad de los cazas polacos para interceptar las incursiones en números significativos excepto sobre Varsovia no se debía a la falta de aviones: el general Kesselring, jefe de la Luftflotte 1, estimó que los primeros ataques a bases aéreas tan sólo habían destruido 30 aviones polacos antes de que pudieran despegar. La mayor parte de los aviones de combate polacos habían sido dispersados en pequeños campos de aviación bien camuflados. Sin embargo, estas pistas de aterrizaje auxiliares carecían de terminales de comunicación adecuados y, desde luego, no poseían sistemas de alarma anticipada. Así pues, los aviones polacos, aunque a salvo de las bombas alemanas, no podían ser movilizados en una cortina defensiva coherente.

«Estábamos en un campo de aviación a 30 kilómetros de Poznan», recordaba el mayor Mieczyslaw Mumler, comandante de un escuadrón polaco. «Inmediatamente supe que, sin alarmas anticipadas, sin saber lo que se nos venía encima, no era fácil interceptar, y con tantos mensajes llegando desde el cuartel general en Varsovia, las comunicaciones se colapsaron.» Aislados de esta manera, muchos escuadrones como el de Mumler permanecieron en tierra el 1 de septiembre; más adelante, realizaron ataques dispersos contra las formaciones alemanas, pero, largamente superados en número, poco pudieron hacer por repeler a los invasores.

La enérgica defensa de Varsovia fue posible porque la ciudad acababa de instalar un sistema de alarma anticipada. Según el mayor de las fuerzas aéreas polacas F. Kalinowski, «en el verano de 1939 se había establecido una red de puestos de observación alrededor de Varsovia; estos puestos transmitían la información por radio y teléfono a la sala de operaciones de la Brigada de Persecución, desde la que se emitía el "revoltillo" de órdenes». Con estas advertencias, los escuadrones de Varsovia podían despegar a tiempo para interceptar a los Heinkel y Messerschmitt 110 invasores.

Pero incluso en los alrededores de Varsovia, los polacos libraron una batalla perdida. Un miembro de la Brigada de Persecución de Varsovia, el teniente Aleksander Gabszewicz, dijo más tarde: «Comprendimos que los alemanes no sólo tenían más aviones, sino aviones más modernos. Aún así, nos enfrentamos a ellos. En general, tuvimos éxito contra los Heinkel y los Stuka porque eran tan o más lentos que nues-

tros aviones, pero cuando se trataba de los Dornier, tan sólo podíamos imponernos si los cogíamos desprevenidos.»

Otra desventaja para los polacos era la falta de recambios con que reparar los aviones averiados en combate. Los invasores alemanes habían destruido la mayor parte de los talleres de reparaciones de las fuerzas aéreas polacas y otras instalaciones de tierra. Incluso los P.11 menos dañados quedaban inmovilizados, fuera de acción.

Durante una semana, los escuadrones polacos combatieron sin descanso pese a todas las desventajas mencionadas, y el 6 de septiembre recogieron su mejor cosecha al derribar 15 aviones alemanes. «Pero el 7 de septiembre», recordaba el mayor Kalinowski, «la brigada fue obligada a replegarse al sureste de Varsovia, porque las bases aéreas del norte de la capital estaban sometidas a ataques constantes.»

Salvo en el área de Varsovia, la resistencia de las fuerzas aéreas polacas se había hecho insignificante hacia el domingo 3 de septiembre. Ello permitió que la Luftwaffe concentrara fuerzas adicionales en la destrucción del ejército polaco y el desbaratamiento del sistema ferroviario del enemigo. Hasta los monomotores Messerschmitt 109 se volvían para ametrallar, recordaba el capitán Hannes Gentzen, comandante de un escuadrón de cazas con base en la Silesia septentrional. «Atacar locomotoras se convirtió en una de nuestras especialidades. Para hacerlo podíamos agruparnos en *Ketten* —formaciones de tres aviones—, «a dos o tres metros sobre el suelo. Mientras uno disparaba a la locomotora, los otros dos descargaban sus ametralladoras contra los vagones para asegurarse de que nadie se bajara e hiciese uso de sus armas.»

Los primeros diez días de la campaña, los aviones de las Luftflotte 1 y 4 siguieron despejando el camino para los tanques alemanes, cortando y desorganizando las fuerzas polacas que se interponían al avance relámpago. «En el cielo, constantemente pasaban sobre nosotros poderosas formaciones de aviones alemanes, pero ni una sola polaca», recordaba el teniente general Wladyslaw Anders, que comandó los destacamentos de caballería y acorazados contra el Tercer Ejército de Bock al sur de la Prusia oriental. Provisto únicamente de carros blindados y fusileros montados para enfrentarse a los tanques alemanes —algunos de ellos Panzer Mark IV de 20 toneladas, armados con cañones de 75 mm—, Anders decidió replegarse tras la barrera natural del río Vístula y desplegar allí una línea defensiva. Pronto descubrió que un repliegue ordenado era casi imposible; las carreteras estaban obstruidas por refugiados civiles y los restos de un regimiento de infantería desmoralizado que huía de los tanques de Bock y los aviones de Kesselring. «Cientos de aviones alemanes», recordaba Anders, «bombardeaban las columnas en retirada, e incluso atacaban a pequeños grupos dispersos de soldados».

Cuando, tras una retirada prolongada, las fuerzas de Anders se unieron a otras unidades polacas al sur de Varsovia, su esfuerzo combinado por formar un frente coherente y llevar a cabo un contraataque fue frustrado por la siempre presente Luftwaffe. Bombarderos alemanes atacaron la concentración polaca, y aviones de reconocimiento descubrieron que el flanco derecho del enemigo estaba desprotegido. Poco después, unidades alemanas cercaron el flanco abierto y rodearon a las fuerzas polacas. Anders y algunos de los hombres que le quedaban consiguieron escapar de la trampa, escabulléndose por los bosques hacia el este de Polonia, pero su fuerza estaba acabada como unidad de combate.



En el sur ocurrió otro tanto. Los Henschel y Stuka de Richthofen y otros aviones de la Luftflotte 4, realizando a veces ocho o más misiones por día, paralizaron hasta tal punto las posiciones defensivas alrededor de los pueblos de Dzialoszyn y Czestochowa que los Panzer del Décimo Ejército de Reichenau no encontraron obstáculos en su avance hacia Varsovia. Mientras los Panzer se adentraban en Polonia, toda la Séptima División polaca quedaba atrapada en un rápido cerco a escasa distancia de Czestochowa. Después de un día sometida a bombardeos de la Luftflotte 4, la división se rindió en masa. Por primera vez en la historia, un ejército aéreo conseguía que una unidad de tierra del tamaño de una división rindiera las armas.

Los aviones de la Luftflotte 4 repitieron este desempeño cinco días más tarde, cuando una unidad polaca aún más numerosa fue atrapada por Panzer en rápido movimiento al sur de la ciudad de Radom. En el tipo de combate que más tarde se llamó batalla de caldera —las tropas del enemigo cercadas como en una gran olla—, la Luftwaffe devastó a los polacos. Uno de los comandantes de escuadrón narró más tarde que, durante la batalla, los Stuka localizaban al enemigo siguiendo a los tanques alemanes, que tenían grandes cruces blancas pintadas en la parte superior para facilitar su reconocimiento: «Dondequiera que iban, nos encontrábamos con multitud de tropas polacas, contra las cuales nuestras bombas de fragmentación de 45 kilos eran mortales. Luego descendíamos y los atacábamos con las ametralladoras. La confusión era indescriptible.»

La Luftwaffe levantó el listón de las operaciones de apoyo a las fuerzas de tierra ayudando a desbaratar el único contraataque virtualmente peligroso que los polacos consiguieron lanzar. Todo un grupo de la Cuarta División de Infantería y dos brigadas de caballería del ejército polaco, originalmente desplegadas cerca de la frontera germano-polaca a la altura de Poznan, se habían replegado a una posición cerca de Kutno y el río Bzura a unos 100 kilómetros al oeste de Varsovia. Ignorado por la pinza alemana que avanzaba hacia Varsovia por el norte y por el sur, el ejército de Poznan de 170.000 hombres, comandado por el general Tadeusz Kutrzeba, había permanecido intacto. En la mañana del 9 de septiembre, sus mejores tropas cruzaron el Bzura y atacaron el escasamente protegido flanco norte del Grupo Sur del ejército del general von Rundstedt, haciendo retroceder al 30.º de Infantería, la división alemana más próxima. Si los polacos hubiesen estado en capacidad de seguir avanzando, habrían aislado el Décimo Ejército de Reichenau tanto de las líneas de suministro como del Octavo Ejército del general Jacob Blaskowitz, una formación de avance más lento compuesta principalmente de infantería cuya función era proteger el flanco y la retaguardia de Reichenau.

La Luftwaffe, alertada por Rundstedt de esta amenaza, envió rápidamente a la división de Richthofen a bombardear a los polacos que contraatacaban. Mientras el Octavo Ejército marchaba al rescate de la 30.ª División, escuadrones de Stuka de Richthofen bombardeaban en picado las tropas de avanzada polacas, y sus 30 aviones de ataque Henschel 123 realizaban bombardeos de bajo nivel e incursiones de ametrallamiento, descargando sobre los polacos una lluvia de bombas de fragmentación y flambos. Las tropas polacas, que nunca antes habían sufrido ataques aéreos, huyeron en desbandada, y sus caballos enloquecieron de pánico.

Como consecuencia de una visita mortal de los bombarderos alemanes, grandes columnas de humo se elevan de las fábricas de gas de Varsovia. Después de que la Luftwaffe interrumpiera los servicios vitales de la ciudad, sobre las casas de los ciudadanos cayó una lluvia de bombas incendiarias.

Estos asaltos aéreos eran seguidos de incursiones de bombardeo desde mayor altura por escuadrones de bombarderos Heinkel y Dornier. Luego llegaban oleadas de Messerschmitt 110 que sobrevolaban las formaciones polacas de punta a punta, atacando a cualquier vehículo, caballo u hombre que hubiese sobrevivido a los ataques previos. En la noche del 12 de septiembre, lo que quedaba de la fuerza de avanzada del ejército polaco se replegó cruzando el Bzura al amparo de la noche.

El Octavo Ejército alemán se puso en movimiento para cercar al Ejército de Poznan, apoyado en esta tarea por el Cuarto Ejército, del general Günther von Kluge, que bajaba desde el norte, y por elementos del Décimo Ejército, de Reichenau. La Luftwaffe volvió al asalto, atacando a los polacos desde todas las direcciones. Durante varios días, el Ejército de Poznan continuó resistiendo e intentando romper el cada vez más sofocante cerco. Finalmente, el 17 de septiembre, sus maltrechas unidades empezaron a rendirse. El 19 de septiembre cesó toda resistencia. Los alemanes tomaron unos 155.000 prisioneros. Refiriéndose a los ataques de la Luftwaffe a sus fuerzas, el general Kutrzeba dijo más tarde que «cada movimiento, cada concentración de tropas, cada línea de avance sufría un pulverizador bombardeo desde el aire. Era el infierno en la tierra».

Aunque algunos aviadores de la Luftwaffe se deleitaron con la matanza, otros expresaron su malestar. El mayor Walter Grabmann, a cuya ala de Messerschmitt 110 se le ordenó disparar sobre cualquier cosa que se moviera en el área a lo largo del Vístula, resumía así los sentimientos de sus hombres después de presentar un informe en su base de Prusia oriental: «¡Lo que daríamos por un combate aéreo justo y decente!»

Diez días antes de que el Ejército de Poznan dejara de existir, elementos de avanzada de los Panzer del Décimo Ejército habían llegado hasta las afueras de Varsovia. Allí los alemanes se encontraron con una poderosa resistencia. La artillería polaca de la ciudad lanzó un ataque tan salvaje sobre la 35.ª División Panzer y el 12.º Regimiento de Fusileros mientras avanzaban por los suburbios, que los alemanes se vieron obligados a retirarse. El número de bajas había sido muy alto.

Irónicamente, la acción eficaz de la artillería polaca dentro de Varsovia precipitó la caída de la ciudad. Hasta entonces, la Luftwaffe se había atenido a las restricciones del Artículo 25 de la Convención de La Haya de 1907, que prohibía realizar ataques a ciudades indefensas. Las primeras oleadas de bombarderos alemanes se limitaron a lanzar octavillas en las que se exigía la rendición de la capital polaca. Pero como los defensores de la ciudad, unos 100.000 soldados en total, continuaban desafiando y atosigando a los invasores desde hoyos de protección, barricadas callejeras y edificios fortificados, el ejército del aire alemán —habiendo hecho lo que consideraba una advertencia suficiente—, lanzó la ofensiva final.

Richthofen, a quien se había encargado la tarea de forzar la rendición del enemigo, reunió unos 400 aviones. Para su profunda consternación, los Heinkel 111 que necesitaba para cargar las bombas incendiarias de fósforo fueron retirados, a partir del 12 de septiembre, y enviados por un nervioso Göring a Alemania occidental para protegerse de cualquier movimiento aliado contra la otra frontera del Reich. Sin embargo, Richthofen halló una solución: puso en servicio 30 pesados aviones trimotores de transporte Junkers 52 temporalmente asignados a su fuerza. Cargándolos con las bombas incendiarias de un kilo, colocó dos soldados a bordo de cada avión para que lanzasen las bombas



Actuando ante un público de la Wehrmacht, un Heinkel 111 pasa volando para atizar el fuego que ya se extiende por Varsovia. Destruidas las fuerzas aéreas polacas, la Luftwaffe sólo tenía que hacer frente a la resistencia de baterías antiaéreas dispersas.



por las puertas laterales de la bodega, y los Junkers 52 se unieron a las formaciones de bombarderos de vuelo en picado a las 8.00 del 25 de septiembre, cuando empezó la ofensiva sobre la capital polaca.

Hacia mediodía, Varsovia ardía en llamas. Una enorme columna de humo se alzaba hasta una altura de 3.000 metros y se extendía por el cielo, y por la tarde los pilotos informaron de las dificultades para identificar los objetivos a través de las densas nubes de humo. Tras oscurecer, el cielo adquirió un tinte rojizo. Reflejaba los incandescentes rescoldos de una ciudad que había sido hermosa, ahora arrasada por 500 toneladas de explosivos y carbonizada por 72 toneladas de bombas incendiarias. El 27 de septiembre, después de que la ciudad soportara 1.776 vuelos de bombardeo en el espacio de dos días, el comandante de Varsovia pidió el cese de las hostilidades. El día 30, la guarnición salió marchando de la ciudad y depuso sus armas. Con la caída de Varsovia, cesó casi toda la resistencia polaca.

La rapidez con que Alemania conquistó Polonia asombró al mundo. Había nacido una nueva forma de guerra, en la que los aviones desempeñaban un papel crucial. El ejército alemán había sido superior en número de tropas: 1.500.000 hombres contra el 1.000.000 de soldados que los polacos habían conseguido reunir en los campos de batalla. Pero no era el peso de los números lo que había permitido que los Panzer alcanzasen las afueras de Varsovia en poco menos de una semana o derrotasen al ejército polaco en menos de un mes. La clave del éxito alemán, en palabras del historiador militar británico J. F. C. Fuller, fue «la velocidad de la aviación y las divisiones acorazadas operando como una fuerza integrada.»

La eficacia militar alemana asombró a la Unión Soviética tanto como a otras naciones, pero Stalin no estaba sorprendido por el objetivo o el tiempo utilizado. A finales de agosto, él y Hitler habían firmado un pacto secreto para dividir a su desventurado vecino. El 17 de septiembre, Stalin ordenó a sus tropas que cruzaran la indefensa frontera polaco-soviética, y hacia finales de mes habían ocupado la parte oriental del país.

El costo de la campaña para la Luftwaffe fue bajo, considerando las exigencias a sus hombres y aviones. En total, se perdieron 285 aviones, la mayor parte bajo fuego antiaéreo y algunos en accidentes inevitables, como malos aterrizajes por pilotos agotados. De los distintos tipos de aviones involucrados en la guerra relámpago, los Junkers 87 Stuka tuvieron más exito, en parte porque prácticamente no encontraron oposición. Los propagandistas de Hitler emplearon a fondo se capacidad destructiva y sus efectos devastadores sobre la moral, con la esperanza de servir a los intereses estratégicos de Alemania paralizando la voluntad de cualquier otro país de involucrarse en la guerra.

En cuanto a las fuerzas aéreas polacas, muchos de sus pilotos sobrevivieron al desastre para volver a luchar. El 17 de septiembre, cuando ya no quedaban dudas acerca del resultado de la invasión, recibieron la orden de su comandante, el general Wladyslaw Jan Kalkus, de huir por el suroeste hacia la neutral Rumanía. Volaban en cualquier avión que pudiesen conseguir, hacían autostop en coches que viajaban hacia el sur o se llegaban a la frontera rumana a pie. Desde allí, por lo general se dirigían a Italia o Grecia, que aún eran neutrales, y de allí a Francia y, finalmente, a Inglaterra, donde la RAF les daba la bienvenida. Durante la Batalla de Inglaterra lucharon valientemente alentados por su odio a los alemanes.

El mayor Mumler fue uno de los últimos en escapar. Antes de abandonar su país, voló su P.11 por toda Polonia para mantenerse fuera del alcance de los alemanes, que avanzaban a gran velocidad, y luego de los invasores rusos. En una ocasión, cuando su avión se estaba quedando sin combustible, aterrizó en una carretera junto a una columna polaca a la que de milagro le quedaba un barril de gasolina. En su último aterrizaje en Polonia descendió sobre una pista maltrecha y dañó su rueda de cola. Sabía que su avión sólo podría realizar un vuelo más, porque, sin duda, el próximo aterrizaje produciría un daño irreparable a toda la estructura de la cola. «Me dije a mí mismo», escribió Mumler tiempo después, «es la última vez que despego. Y le hablé a mi avión —tenía un alma humana—: "no me falles, amigo". Despegué y puse rumbo a Rumanía, adonde solíamos ir de vacaciones antes de la guerra, de modo que conocía el país bastante bien. Ya casi había oscurecido, pero tenía que seguir adelante; crucé el río Dniester en la frontera rumano-polaca, luego el río Prut, y me dirigí río abajo hacia la base

aérea de Czerniowce. Finalmente vi abajo un aeródromo lleno de aviones. De pronto recordé que había olvidado revisar el depósito de combustible. ¡Miré y estaba en cero! Aterricé un segundo antes de que se parara la hélice.»

Desde Rumanía, Mumler viajó en tren a Belgrado, y luego a Atenas, y, de allí, en barco a Marsella. Tras la caída de Francia, voló en un avión francés a Argelia y tomó un tren lleno de refugiados polacos a Casablanca. Finalmente llegó un convoy británico y se llevó a los polacos a Liverpool. «El 17 de septiembre, exactamente un año desde que escapara de Polonia, me uní a la Batalla de Inglaterra en el gran 302º Escuadrón polaco.»

En cuanto a los victoriosos aviadores alemanes, muchos creían en las declaraciones de Hitler de que, después de Polonia, no tenía otras conquistas en perspectiva. La verdad, sin embargo, era que el deslumbrante éxito de su guerra relámpago no había hecho más que despertar el apetito del Führer por otras. Inmediatamente después de la caída de Varsovia, ordenó a su alto mando que completara los planes para el asalto a las naciones del oeste, y unos meses más tarde las habilidades de la Luftwaffe serían más requeridas que nunca.



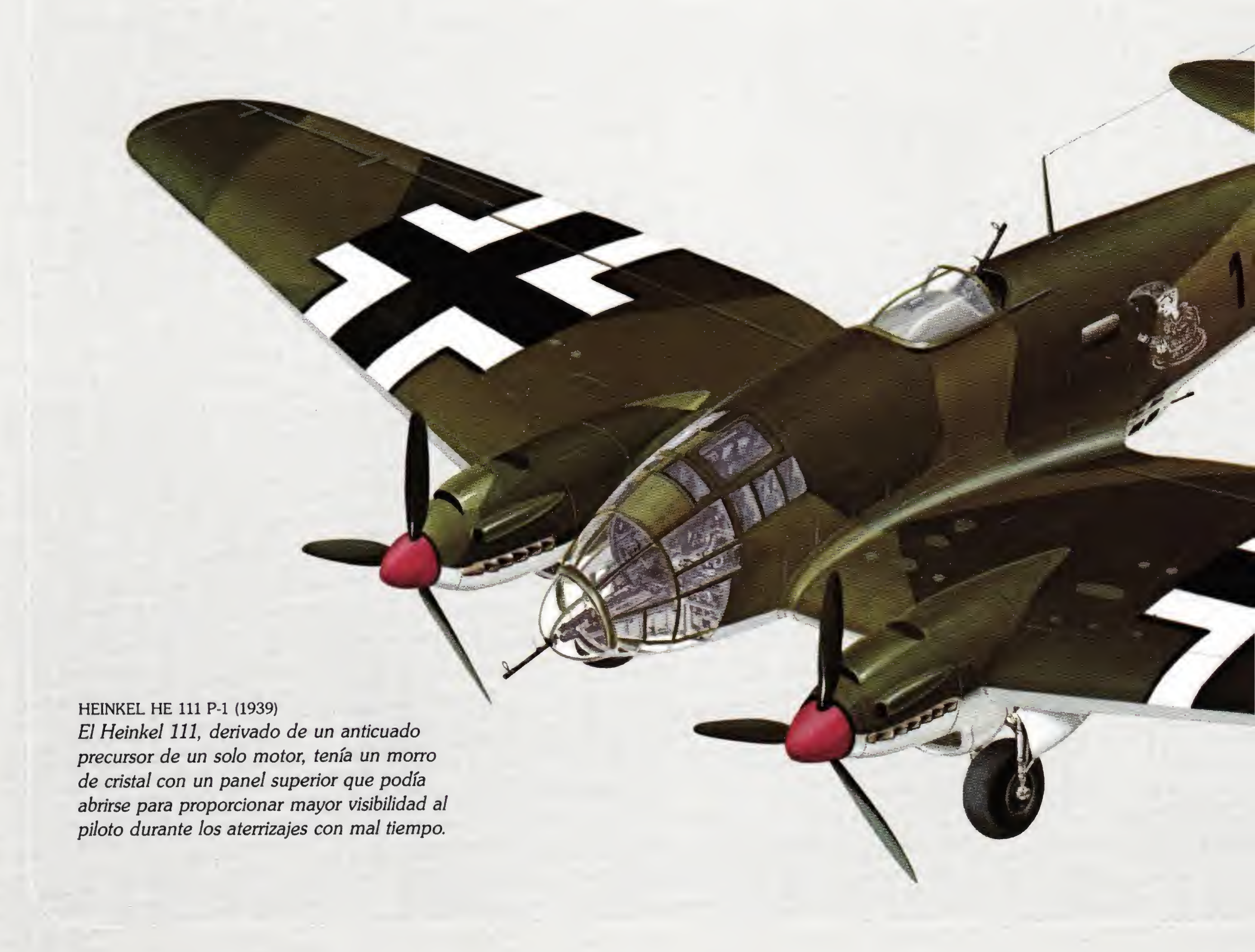
El mariscal de campo Hermann Göring felicita a un grupo de aviadores alemanes por su victoria sobre Polonia. La pasmosa rapidez del triunfo de la Luftwaffe dio credibilidad a los alardes de Göring de que su ejército aéreo estaba «preparado para llevar a cabo cualquier orden del Führer a la velocidad del rayo y con una fuerza inimaginable».

Pequeños bombarderos para ataques veloces

Incitados por sueños de conquista, los estrategas militares alemanes se concentraron en el desarrollo de bombarderos de corto a mediano alcance que pudieran apoyar a las unidades de tierra de la Wehrmacht o atacar buques en el mar.

El avión de vuelo en picado Junkers 87 rara vez cubría distancias de más de 640 kilómetros, pero era un bombardero de extraordinaria precisión. De igual manera, el Heinkel 111 y el Junkers 88 tenían un radio de acción limitado de 1.900 kilómetros, pero eran especialmente eficaces a la hora de destruir las líneas de suministro del enemigo. Incluso el pesado Dornier 217 y el avión a reacción Arado 234, diseñado para misiones de reconocimiento de gran altitud, estaban equipados para realizar ataques en picado. Sólo el Heinkel 115 fracasó como bombardero de torpedos debido a su reducida velocidad.

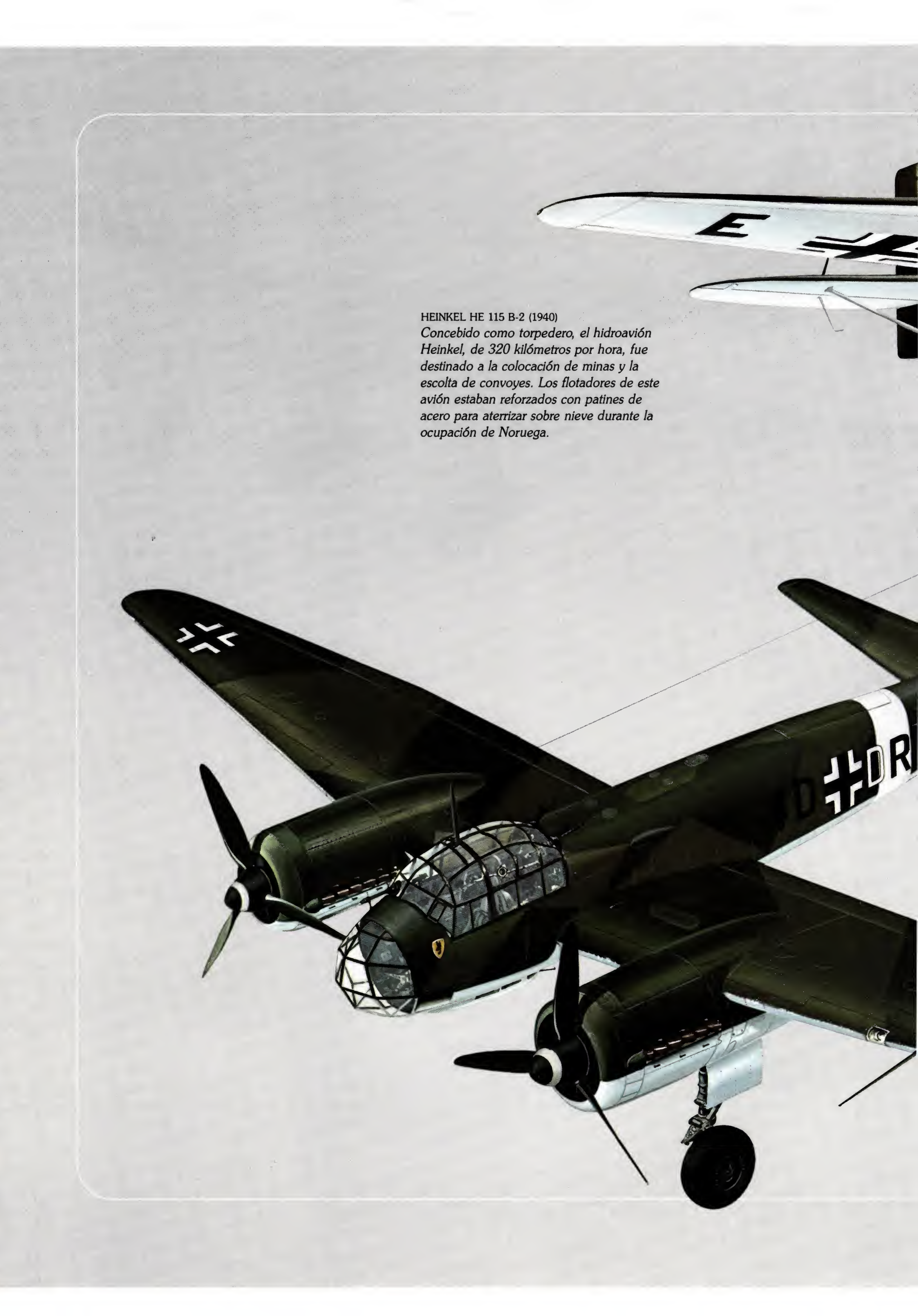
Los bombarderos que aparecen en estas páginas son modelos tardíos; las fechas entre paréntesis corresponden al momento en que el avión entró en servicio. Los aviones de páginas opuestas corresponden a la misma escala.



HEINKEL HE 111 P-1 (1939)
El Heinkel 111, derivado de un anticuado precursor de un solo motor, tenía un morro de cristal con un panel superior que podía abrirse para proporcionar mayor visibilidad al piloto durante los aterrizajes con mal tiempo.



JUNKERS JU 87 G-1 (1943)
Más conocido como Stuka, el Junkers 87 se forjó una reputación como lo mejor en bombarderos en picado durante los primeros meses de la Guerra. Algunos modelos tardíos, como este avión, que perteneció al afamado piloto Hans-Ulrich Rudel, estaban dotados de dos cañones antiaéreos de 37 mm.



HEINKEL HE 115 B-2 (1940)
Concebido como torpedero, el hidroavión Heinkel, de 320 kilómetros por hora, fue destinado a la colocación de minas y la escolta de convoyes. Los flotadores de este avión estaban reforzados con patines de acero para aterrizar sobre nieve durante la ocupación de Noruega.



JUNKERS JU 88 A-4 (1943)
El Junkers 88 era el factótum de la Luftwaffe. Potente bombardero capaz de volar a 460 kilómetros por hora, también se desempeñaba como caza, torpedero, lanzamisiles y destructor de tanques. Se produjeron cerca de 15.000, mucho más que cualquier otro bombardero alemán.


F1



DORNIER DO 217 E-5 (1943)
El bombardero más pesado de la Luftwaffe cuando entró en servicio, el Dornier 217, tenía una autonomía de vuelo de 2.080 kilómetros con una carga de 3.960 kilos en bombas. Este avión está armado con dos misiles teledirigidos, que se utilizaban para atacar buques aliados.

ARADO AR 234 B-2 (1944)
Apodado Blitz por los alemanes, el jet Arado, para un solo tripulante, era más rápido (736 kilómetros por hora) que cualquier avión de interceptación aliado, y podía cargar tres bombas de 495 kilos. Sólo se construyeron 210 antes de que finalizara la Guerra.



2

Dos asaltos aéreos victoriosos

Volando bajo la protección de las nubes para eludir el contacto con los cazas aliados, que se desplazaban a mayor altitud, los bombarderos Heinkel 111 fueron la punta de lanza del ataque alemán a Francia en mayo de 1940. En las primeras 12 horas de la campaña hitleriana en el oeste, los bombarderos de la Luftwaffe atacaron 72 bases aéreas aliadas en Holanda, Bélgica y Francia.

A las 6.15 de la mañana del 9 de abril de 1940, nueve aviones de transporte con cruces negras alemanas en sus alas sobrevolaban el fortín costero danés de la isla de Masnedö. Unas figuras diminutas empezaron a caer de los aviones; segundos más tarde, más de 100 paracaídas se abrieron contra el plateado cielo del amanecer. Noventa y seis paracaidistas alemanes en chaquetas verdigrises y cascos de acero descendían flotando, junto con una serie de grandes cajas de metal con armas y munición adicionales. Así empezaba la primera operación de combate con paracaidistas de la historia.

Algunos de estos invasores del cielo se despojaron rápidamente de los arneses de sus paracaídas y atacaron por sorpresa a los pasmados centinelas del fortín, que se encontraron con pistolas alemanas apuntando a sus cabezas antes de caer en la cuenta de que estaban en guerra. También el resto de la guarnición del fuerte, sorprendido en pleno sueño por el ataque, se rindió sin oponer resistencia.

Otro destacamento de paracaidistas, actuando con la misma rapidez, montó ametralladoras a lo largo de un puente vital que unía Masnedö con Sjaelland, la isla en la que está la capital, Copenhague. Desde el puente, la vía férrea continuaba por el norte hacia Copenhague y por el sur hacia un puerto de transbordadores separado por una estrecha franja de mar de Alemania. Los guardias daneses del puente, superados en número, se rindieron. En un solo golpe sin derramamientos de sangre, los alemanes habían capturado uno de los enlaces más importantes del reino danés.

La operación fue un éxito, y el éxito era de la Luftwaffe. A diferencia de las fuerzas aerotransportadas que estaban siendo creadas por otros países, los paracaidistas alemanes formaban parte de las fuerzas aéreas y no del ejército, un arreglo facilitado por el jefe de la Luftwaffe Hermann Göring, que una vez había proclamado que «todo lo que vuela me pertenece» (extendió su autoridad aún más lejos: los artilleros de las baterías antiaéreas también llevaban uniforme de la Luftwaffe).

En una segunda operación aerotransportada en la misma mañana, un pelotón de paracaidistas de la Luftwaffe capturó dos bases aéreas estratégicas cerca de Aalborg, en la península danesa de Jutlandia. Una vez más, los invasores alemanes prácticamente no encontraron resistencia. Tampoco hubo gran resistencia aquella mañana en la propia Copenhague. Poco después del amanecer, un batallón formado por 1.000 soldados de infantería, introducidos de contrabando en el puerto de Copenhague por el transporte *Hansestadt Danzig*, desembarcaron rápidamente cerca de la estatua de la pequeña sirena de Hans Christian



A finales de la primavera de 1940, un paracaidista alemán —uno de los aproximadamente 1.000 que participaron en la operación— desciende cerca de Narvik, Noruega, para apoyar a las tropas de tierra que intentan volver a capturar el estratégico puerto. Los Aliados evacuaron Narvik el 8 de junio, justo cuando los alemanes se preparaban para realizar el asalto final.

Andersen y cruzaron la ciudad a paso vivo hasta el palacio de Amalienborg, residencia del septuagenario rey de Dinamarca Cristián X.

Cuando el batallón alemán se acercaba al palacio, un destacamento de centinelas perteneciente a la guardia del Rey, resplandecientes en uniformes azules y chacós de piel de oso, amartillaron sus fusiles y abrieron fuego. Los alemanes se pusieron a cubierto y respondieron, matando a seis centinelas e hiriendo a una docena. Pero antes de que esta batalla desigual se prolongase, varias formaciones de bombarderos Heinkel 111 y Dornier 17 pasaron rugiendo sobre la ciudad. No lanzaron ninguna bomba, pero la clara conclusión de que la Luftwaffe pdía fácilmente convertir a la hermosa Copenhague en otra Varsovia convenció al Rey de que cualquier resistencia contra los alemanes era inútil. Ordenó un cese del fuego inmediato. Hacia las 8.34, cerca de dos horas y media después de que los primeros paracaidistas saltaran de los Junkers 52, Hitler había engrosado su creciente imperio con un territorio de 41.280 kilómetros cuadrados.

La rápida invasión de Dinamarca no era sino parte de la sensacionalmente exitosa campaña de Hitler de abril de 1940 por asegurar su flanco norte antes de seguir su plan más ambicioso: la conquista de los Países Bajos y Francia. Las dos campañas —en Escandinavia y, un mes más tarde, a través de las llanuras de Europa occidental— estaban entre las operaciones militares más brillantes de los tiempos modernos. Como la guerra relámpago de cuatro semanas en Polonia, fueron posibles principalmente gracias al poder de los aviones de la Luftwaffe y a la habilidad de los hombres que los habían pilotado. El éxito también se debía a la eficacia de la nueva arma de la Luftwaffe: las tropas de choque aerotransportadas que eran lanzadas sobre el territorio del enemigo para capturar, como en Dinamarca, puentes y bases aéreas clave.

La Luftwaffe añadió aun otra función a su repertorio durante estas

campañas: acudir al rescate, como en las historias de caballería, cuando alguna parte de los complejos planes de los generales fallaba o el enemigo creaba una amenaza inesperada a la totalidad de la empresa. Los hombres de la Luftwaffe dieron una lección al mundo en la extraordinaria flexibilidad, así como en el devastador poder, del ejército aéreo.

A principios de 1940, Hitler tenía razones para temer que las zonas cercanas al norte de Alemania estaban en peligro. Berlín había recogido rumores de que los ingleses estaban tramando algún tipo de plan escandinavo, probablemente una invasión de Noruega y una marcha desde allí al norte de Suecia. El Führer era perfectamente consciente de que una invasión británica de Noruega podía tener consecuencias paralizantes para Alemania. Además de situar a las fuerzas aéreas y la armada inglesas en el umbral del norte de Alemania, aquel movimiento podía lesionar las líneas industriales de comunicación del Reich. La mayor parte del acero que alimentaba la maquinaria de guerra de Hitler —11 de los 15 millones de toneladas el primer año de la Guerra— provenía del complejo minero de Gällivare, en el norte de Suecia. Si las tropas británicas ocupaban el puerto noruego de Narvik, a tan sólo 213 kilómetros por tierra de Gällivare, podían fácilmente «cerrar la llave» del suministro.

Para adelantarse a Gran Bretaña —que, en efecto, estaba planificando una expedición escandinava—, Hitler decidió invadir Noruega. Un atractivo añadido era el largo litoral noruego, lleno de fiordos, que proporcionaría a los submarinos y a los buques de la armada alemana cómodas guaridas desde las que acosar a los barcos ingleses. Las bases aéreas noruegas desempeñarían la misma función para la Luftwaffe. El Führer había añadido Dinamarca a su plan de conquista para asegurarse un escalón conveniente entre Alemania y Noruega y un lugar adicional para las bases de bombarderos frente al mar del Norte. A Suecia, menos expuesta a cualquier aventura armada británica y dispuesta a vender sus materias primas al Reich, se le permitiría permanecer neutral.



Como comandante de las tropas aerotransportadas durante el avance alemán hacia el oeste, el general Kurt Student demostró una audacia y una eficacia que le significaron la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. El 14 de mayo de 1940 fue herido en la cabeza por una bala de francotirador en Rotterdam, pero se recuperó completamente y volvió a ocupar su puesto cuatro meses más tarde.

Los estrategas de la campaña se vieron obligados, por razones geográficas, a inventar una forma modificada de la guerra relámpago. Las tierras bajas de Dinamarca, con sus muchas islas, no eran el lugar ideal para emplear divisiones de tanques pesados. Tampoco lo era Noruega: separada de Alemania por las aguas del Kattegat y el Skagerrak, era una tierra de montañas escarpadas y a menudo nevadas. Sin duda, las fuerzas de invasión tendrían que ser transportadas por aire y por tierra. Y la velocidad era obligatoria, para sorprender a los defensores noruegos y daneses y para asegurarse el control de los principales puertos y bases aéreas antes de que los barcos y aviones británicos pudiesen intervenir. Era un trabajo para los paracaidistas.

Los paracaidistas de la Luftwaffe habían sido organizados —y aún estaban bajo su mando— por el teniente general Kurt Student, un militar profesional entregado que había sido piloto en la I Guerra Mundial. Student había reunido algunos de los más duros jóvenes soldados de infantería de Alemania y los había convertido en un cuerpo de elite, experto no sólo en saltar de los aviones, sino también en el manejo de armas automáticas y cargas de demolición. Los hombres de Student se volvieron tan entregados como su comandante. Si un paracaidista

entraba en pánico y se negaba a realizar un salto de entrenamiento, no era castigado; sencillamente era transferido a otra unidad. Ello era suficiente castigo.

En 1939, Student tenía a su Séptima División Aerotransportada lista para la acción. Sus tropas estaban entrenadas para entrar en combate, bien lanzándose desde aviones Junkers 52, bien descendiendo silenciosamente en grandes planeadores remolcados hasta el objetivo por las mismas «Anas de Acero», como llamaban los alemanes a los robustos, corrugados Junkers trimotores.

Cerca de ocho pelotones —tal vez 325 paracaidistas— de la Séptima División de Student fueron asignados a la invasión de Noruega, que empezó simultáneamente con la de Dinamarca, poco después del amanecer del 9 de abril. La tarea de estas unidades era capturar un par de bases aéreas importantes, una cerca de la ciudad de Stavanger, en la costa suroccidental de Noruega, y la otra cerca de Oslo, la capital. Después de lanzarse en paracaídas, las tropas de asalto aéreas debían destruir los nidos de ametralladoras que defendían ambos aeródromos. Luego aterrizarían más Junkers para desembuchar destacamentos más grandes de infantería. Cuando las bases aéreas estuviesen bajo control alemán, llegarían bombarderos y cazas de la Luftwaffe, preparados para rechazar cualquier incursión de aviones británicos o para atacar cualquier buque de la armada inglesa que se acercase a las costas noruegas.

La operación en la base aérea próxima a Stavanger fue otro triunfo de la sorpresa y la coordinación, así como una exhibición de la osadía de la Luftwaffe. El capitán Gunther Capito, comandante del grupo de 12 Anas de Acero enviados a Stavanger, se encontró un clima atroz sobre Skagerrak: densamente nublado y brumoso. «La niebla se tragó al escuadrón entero», refirió Capito más tarde. «Pese a lo estrecho de la formación, el avión más cercano parecía un fantasma.» Una colisión de dos Junkers 52 en la oscuridad habría sido fatal para las tripulaciones y las decenas de paracaidistas que viajaban dentro de cada avión. Y Capito sabía que para acercarse a Stavanger tenía que volar sobre escarpadas montañas noruegas. Si el manto de nubes persistía, semejante aproximación se haría sumamente peligrosa.

Sin embargo, Capito estaba decidido a continuar con la misión. Su valentía fue recompensada a 96 kilómetros de la costa noruega, donde las nubes se disiparon y 11 de sus Anas de Acero emergieron a la luz del sol (uno se había perdido y aterrizó en Dinamarca). Descendiendo de 900 a 9 metros para evitar ser detectados, los aviones pasaron rasando la costa noruega, ascendieron sobre un valle y luego saltaron por encima de una hilera de colinas escarpadas. De pronto, el aeródromo apareció delante de ellos. Los paracaidistas saltaron desde 120 metros, una altura peligrosa pero que les permitió tocar tierra en cerca de 20 segundos. Luego, los Junkers 52 de Capito dieron la vuelta y pusieron rumbo a casa.

Cuando los paracaidistas del teniente Freiherr von Brandis se posaron sobre la pista de aterrizaje, fueron recibidos por una lluvia de balas de ametralladora. Al instante, dos Messerschmitt 110 descendieron del cielo para atacar a los defensores noruegos con sus cañones de 20 mm, y, poco después, los paracaidistas acababan con los emplazamientos de artillería noruegos. En media hora, mucho antes de que la guarnición del ejército local de Stavanger pudiese reaccionar, la base aérea

estaba en manos alemanas. El resto de la invasión de Noruega fue igual de veloz. El 9 de abril, de manera casi simultánea, buques alemanes llegaron a seis puertos noruegos con tropas de ocupación. En algunos lugares, las tropas noruegas opusieron resistencia, pero hacia la tarde, los desconcertados ciudadanos de las ciudades portuarias observaban a los soldados alemanes marchando por sus calles.

Sin embargo, la captura de Oslo, la parte más importante de la operación, fue otra historia, y sólo los actos heroicos de un puñado de pilotos de la Luftwaffe salvaron esa parte del plan alemán.

Los problemas empezaron antes del amanecer, cuando la fuerza expedicionaria naval destinada a Oslo, encabezada por el flamante *Blücher*, de 12.000 toneladas, navegaba por una estrecha sección del fiordo que conducía a la capital noruega. En este punto, a 29 kilómetros al sur de la ciudad, se levantaba un antiguo fortín llamado Oscarsborg, defendido por tres cañones de 28 cm. (irónicamente, fabricados en Alemania en 1905). La guarnición abrió fuego contra los intrusos envueltos en la niebla, y dos proyectiles de 342 kilos alcanzaron el *Blücher*. Al mismo tiempo que la munición del barco prendía fuego, provocando diversas explosiones en el navío, dos torpedos lanzados desde la orilla hicieron blanco bajo la línea de flotación. En pocos minutos, el *Blücher* se volcó y se hundió, llevándose consigo más de 1.000 tripulantes cuya misión era ayudar en la invasión de Oslo. El resto de la fuerza expedicionaria dio marcha atrás, sin atreverse a desafiar a la artillería de Oscarsborg; el resto de los soldados de infantería desembarcó a 50 kilómetros al sur de su destino.

Ahora, la captura de Oslo dependía enteramente de las tropas aerotransportadas que estaban siendo trasladadas desde Alemania en dos oleadas de Junkers 52 para apoderarse del aeropuerto de la ciudad. A los hombres involucrados en esta operación también les esperaban algunas desagradables sorpresas. La primera oleada de 29 Anas de Acero, con más de 200 paracaidistas a bordo, se topó sobre Skagerrak con la misma niebla que envolvía al capitán Capito y sus hombres en su vuelo a Stavanger. El teniente Martin Drewes, comandante de los aviones de transporte que se dirigían a Oslo, se alarmó cuando, por la popa, un jefe de sección le informó por radio que dos de sus Junkers 52 se habían esfumado. En realidad, como debió de haber sospechado Drewes, habían colisionado en la niebla y caído, perdiendo a todos sus ocupantes. Esto era demasiado para Drewes. Envió un mensaje radiado al *Fliegerkorps X*, el Décimo Cuerpo de Aviación, en Hamburgo, responsable de la campaña escandinava de la Luftwaffe, comunicándoles que cambiaba de rumbo y se dirigía a las bases aéreas recién capturadas de Aalborg.

El teniente general Hans Geisler, comandante del *Fliegerkorps X*, se enfrentaba ahora a un doloroso dilema. La segunda oleada de Junkers 52 ya estaba en camino, a 20 minutos de distancia de la flotilla de Drewes. Las tropas de infantería que iban en los Junkers no estaban equipadas para saltar en paracaídas; los aviones tendrían que aterrizar en el aeródromo de Oslo para descargar sus tropas, un acto suicida si los paracaidistas no habían neutralizado previamente las defensas del aeropuerto. Geisler dio la única orden sensata: la segunda oleada también debía regresar, de inmediato. Al parecer, Oslo no sería capturada hasta

que las tropas de infantería desembarcadas en la costa por la fuerza expedicionaria naval consiguiese abrirse paso rumbo al norte hasta la capital noruega.

Pero los acontecimientos dieron otro giro. La segunda oleada de aviones de transporte estaba bajo el mando de un oficial de infantería aerotransportada de la Luftwaffe, el capitán Wagner, que no dio crédito a la orden de Geisler cuando la oyó por su radio. Más que un mensaje auténtico, le pareció un truco del enemigo. Además, la visibilidad había mejorado al dejar atrás el sur de Noruega. Wagner decidió continuar hacia Oslo y aterrizar con sus tropas.

Mientras todo esto tenía lugar, el cielo del sur de Noruega se despejaba para ocho Messerschmitt 110. Su misión era atacar la base aérea y despejar el camino para los paracaidistas. Pero pronto se les dificultó la tarea. Apenas habían emergido de las últimas capas de niebla y divisado Oslo a la distancia cuando siete de los cazas de fabricación inglesa Gloster Gladiator de las pequeñas fuerzas aéreas noruegas se abalanzaron sobre ellos. La batalla fue corta y dura. Dos Messerschmitt fueron abatidos, mientras que el teniente Helmut Lent, que más tarde se convirtió en uno de los más grandes ases de la Luftwaffe, derribó un Gladiator.

Cubiertos por un artillero de la Luftwaffe, tropas de choque en uniforme gris descienden de un avión de transporte Junkers 52 en el aeropuerto Fornebu de Oslo durante la invasión alemana de Noruega en abril de 1940. Un total de 30.000 soldados fueron transportados por aire a Noruega.



Los otros cazas noruegos se retiraron poco después, y los Messerschmitt empezaron a atacar el aeródromo de Oslo, disparando sobre un par de Gladiator que estaban en la pista de aterrizaje y tratando de eliminar las ametralladoras de la base, como estaba planificado, antes de que llegaran los paracaidistas. Pero los aviones de transporte no aparecían y, al cabo de un rato, se encendieron las luces rojas de advertencia del tanque de combustible de los Messerschmitt.

Finalmente aparecieron unos Junkers 52. Sin embargo, no saltó ningún paracaidista; eran los aviones de transporte de infantería que habían mantenido su rumbo pese a la orden de regresar. El teniente Hansen, comandante de los Messerschmitt, vio horrorizado cómo uno de los Junkers 52 empezaba a descender para aterrizar. El fuego de tierra noruego alcanzó el avión, matando al capitán Wagner e hiriendo a varios de los soldados. El piloto del avión acribillado remontó vuelo y se puso fuera del alcance del fuego de artillería.

Hansen se dio cuenta de que había que hacer algo rápidamente, antes de que otros aviones de transporte intentasen aterrizar..., y de que sus propios Messerschmitt cayesen a tierra por falta de combustible. La única línea de acción posible, decidió, era que las propias tripulaciones de los cazas capturasen la base aérea. Hansen ordenó a Lent que intentase aterrizar mientras él y los cuatro pilotos restantes continuaban disparando sobre los emplazamientos de ametralladoras.

Lent había apagado su motor de estribor para ahorrar combustible y carecía del control necesario para realizar el aterrizaje. Al principio pareció que se iba a estrellar antes de alcanzar los límites del aeropuerto. Forzando el motor de popa, logró aproximarse a la pista de aterrizaje, pero ahora iba demasiado rápido para frenar en tan reducido espacio. Los neumáticos chirriaron sobre el alquitranado mientras pisaba a fondo el freno. Luego, mientras las balas de las ametralladoras pasaban rasando el Messerschmitt de Lent, un Junkers 52 aterrizó en una pista perpendicular. Parecía inevitable una colisión, pero el avión de Lent cruzó la intersección un segundo antes de que llegara el Junkers. El Messerschmitt traspuso el final de la pista y cayó en un terraplén. Ni Lent ni su artillero resultaron heridos. Ambos salieron de los restos del avión llevando consigo la ametralladora de cola para utilizarla contra los noruegos.

Hansen fue el siguiente, con el motor de estribor derramando líquido enfriador humeante tras ser alcanzado por las defensas antiaéreas. Posó limpiamente el Messerschmitt 110 sobre la pista y se detuvo. Para cuando los cuatro Messerschmitt restantes estaban en tierra, los noruegos habían abandonado sus ametralladoras, la mayor parte de las cuales habían sido disparadas con tal furia que, sobrecalentadas, se habían atascado. Entonces empezaron a aterrizar los Junkers 52 que hasta ese momento habían estado volando en círculos, y las tropas de infantería descendieron para capturar a los últimos defensores noruegos. Finalmente llegaron los paracaidistas, que venían de Dinamarca. Ya no había necesidad de que saltaran, de modo que los aviones aterrizaron y éstos bajaron como cualquier turista. El aeropuerto, capturado por media docena de pilotos y artilleros de la Luftwaffe, estaba ya bajo control alemán.

El siguiente acto del inverosímil drama fue dirigido por el capitán Eberhard Spiller, el agregado de aviación de la embajada alemana en Oslo, que se había presentado en el aeropuerto antes del amanecer para dar la bienvenida a las fuerzas recién llegadas. Tomando el mando, hizo for-

mar a las tropas alemanas —unas siete compañías en total— en una línea de marcha que incluía una pequeña banda que había llegado en uno de los aviones de transporte. Antes de que la guarnición local del ejército noruego se movilizara, Spiller había desfilado con su ejército por las calles del centro de Oslo, tomando posesión de la ciudad, la primera metrópoli en la historia que sucumbía a tropas aerotransportadas.

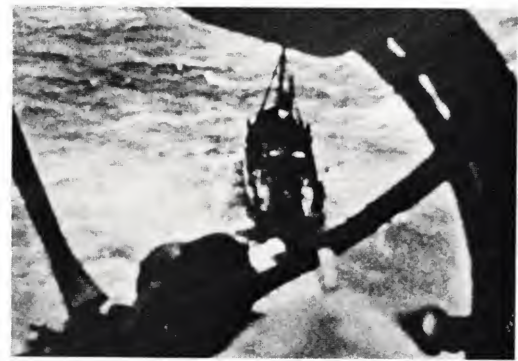
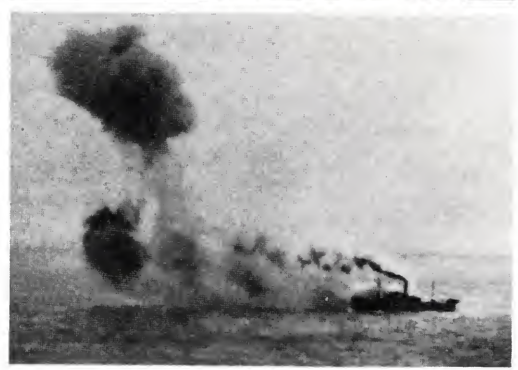
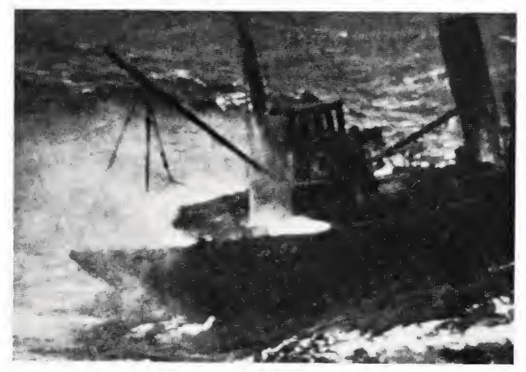
Sin embargo, la captura de la ciudad había tomado su tiempo, y el retraso había dado al rey Haakon VII, a su familia y a varios altos cargos del gobierno la oprtunidad de escapar. Trasladándose de un pueblo noruego a otro, manteniéndose a distancia del enemigo, el Rey rechazó las reiteradas exigencias alemanas de rendición y ordenó al pequeño ejército de su país que resistiera a los invasores. La mayor parte de las unidades del ejército noruego fueron rápidamente avasalladas por los alemanes, pero algunas se mantuvieron al pie del cañón, reforzadas por una fuerza expedicionaria aliada que había llegado con retraso a contrarrestar la invasión alemana. Hitler, que había esperado hacerse con el control de Noruega de forma tan rápida y pacífica como había hecho con el de Dinamarca, con un monarca sumiso y razonable, se encontró en cambio con una lucha tan prolongada como frustrante. Dos meses habrían de pasar antes de que los alemanes se alzasen con la victoria total. La lucha pudo haber durado más —o pudo haber supuesto la derrota de los alemanes— si la Luftwaffe no hubiese demostrado su aptitud para la inspirada improvisación en los momentos en que hizo falta.

La demostración más crucial de esta habilidad tuvo lugar cuando unos 25.000 soldados aliados parecían a punto de arrebatarle el puerto de Narvik, esencial para el suministro de hierro del Reich, a una pequeña fuerza alemana. El general de división Eduard Dietl y sus 2.000 hombres de la Tercera División de Montañeros de la Wehrmacht llevaban apenas un día en tierra cuando una flotilla de destructores británicos se abrió paso hasta el puerto el 10 de abril y hundió o dañó seriamente todos los barcos alemanes al alcance de la vista, incluidos los que habían transportado a la fuerza de ocupación desde Alemania. Durante su retirada del fiordo de Narvik, los británicos también destruyeron el buque mercante que llevaba la munición de reserva de Dietl. Tres días más tarde, la Royal Navy volvió a atacar —esta vez con el concurso de los imponentes cañones del acorazado *Warspite*— y destruyó prácticamente todos los barcos alemanes que quedaban en Narvik y en los fiordos cercanos.

El 16 de abril, una gran fuerza aliada de británicos, franceses y polacos desembarcó en Harstad, 50 kilómetros al norte, y empezó a avanzar hacia Narvik junto con varias tropas noruegas. La de Dietl y sus hombres era una situación desesperada, aislados en su remoto puesto ártico sin apoyo naval ni refuerzos de tierra a cientos de kilómetros a la redonda. La única esperanza de Dietl de evitar rendirse era la Luftwaffe.

La Luftwaffe envió de inmediato una docena de Junkers 52 cargados con piezas de artillería de montaña, munición y artilleros. A falta de base aérea, los aviones aterrizaron en un lago congelado a 15 kilómetros de Narvik, una experiencia desconcertante para el primer piloto en aterrizar, que no sabía si el hielo aguantaría las 12 toneladas de peso de su avión. El hielo resistió. Al menos, Dietl tenía ahora algo de artillería con que repeler los primeros ataques aliados.

Pronto, la Luftwaffe intensificó el puente aéreo bajo el mando del hábil e innovador teniente general Hans-Jürgen Stumpff, que el pri-


Un arrastrero y un barco mercante británicos son atacados en 1940 por un bombardero de la Luftwaffe en el mar del Norte. Estas instantáneas —los dos barcos fueron hundidos en una sola misión— fueron sacadas por un fotógrafo acurrucado en el morro de cristal de un Heinkel 111K.

mero de mayo fue nombrado comandante de la recientemente formada Luftflotte 5, destinada a Escandinavia. Stumpff envió relevos de Junkers 52 con toneladas de raciones y munición. De los aviones saltaban pequeños destacamentos de paracaidistas que venían como refuerzo. Stumpff también convenció al cuartel general de la Luftwaffe en Berlín de que le enviasen Junkers 88, los bombarderos alemanes más avanzados, que habían entrado en producción apenas unos meses antes. Este aparato de líneas elegantes, impulsado por dos motores radiales, alcanzaba una velocidad punta de unos 480 kilómetros por hora y, más importante aún para Stumpff, tenía una autonomía de vuelo de 1.200 kilómetros. También obtuvo varios Junkers 87R, Stuka nuevos con depósitos de combustible adicionales.

Con estos refuerzos, Stumpff emprendió el bombardeo de todo barco de la Royal Navy que se acercase a Narvik, y destruyó sistemáticamente las instalaciones portuarias de Harstad, donde se almacenaban los suministros para las fuerzas aliadas que avanzaban hacia Narvik. El crucero británico *Curlew* fue hundido junto con un destructor y un transporte, y el acorazado *Resolution* y otros dos cruceros fueron seriamente dañados y tuvieron que volver a duras penas a Inglaterra. En estas acciones, la Luftwaffe demostró que el bombardero se imponía inclusive al buque de guerra más armado, sobre todo cuando el barco no estaba protegido por cazas con base en tierra o por aviones de la misma nave. Fue una lección que los japoneses aprendieron a cabalidad y pusieron en práctica 18 meses más tarde, en Pearl Harbor.

Este trabajo de la Luftwaffe, combinado con el mal tiempo y la falta de equipo para el Ártico, moderó enormemente la marcha de las tropas aliadas, salvando a las insignificantes fuerzas del general Dietl. A los Aliados les tomó más de seis semanas cubrir los 50 kilómetros de Harstad a Narvik. Cuando finalmente capturaron el puerto el 28 de mayo, Dietl y sus tropas habían huido a la seguridad de las montañas cercanas.

Aunque habían alcanzado su objetivo, los aliados sabían que los bombarderos de la Luftwaffe dificultarían enormemente el dominio y el abastecimiento del pueblo. Se envió un puñado de cazas de la RAF a pequeñas bases cercanas a Narvik, pero no podían arrebatarle el control aéreo a la Luftwaffe, y los británicos, que ahora combatían a los alemanes en los Países Bajos y en Francia, no se podían permitir el lujo de enviar más aviones a Noruega. Estaba claro que los ingleses no podían mantener la plaza.

El primer ministro dio la orden de retirada poco después de la captura de Narvik. Afortunadamente para los Aliados, el reembarque escapó a los ojos de los aviadores de las patrullas alemanas debido a las nubes y la niebla; un cielo más despejado habría convertido la vulnerable operación en catástrofe. Cuando embarcaban las últimas tropas, un crucero británico recogió al rey Haakon y su séquito, que habían recorrido los 1.600 kilómetros de longitud de Noruega en tren y coches hasta el pequeño puerto de Tromso, al norte de Narvik. Durante los siguientes cinco años, el Rey encabezaría un gobierno noruego en el exilio en Londres.

Tras la partida del Rey, y sin la ayuda de las tropas aliadas, las últimas unidades organizadas del ejército noruego se rindieron. El suministro de hierro noruego de Hitler estaba a salvo, y la Luftwaffe y la

armada alemana se habían hecho con bases de incalculable valor para atacar las líneas de suministro marítimas de Inglaterra.

El éxito de toda la campaña noruega era mérito, en gran parte, de la Luftwaffe, desde la captura inicial de las bases aéreas clave hasta la derrota final de las fuerzas expedicionarias aliadas. Una vez más, la Luftwaffe había demostrado que, en la guerra moderna, el control del aire podía darle a una fuerza de ataque una decisiva ventaja.

Es posible que Hitler no hubiese dirigido su atención hacia Escandinavia ni hubiese alcanzado una victoria tan clamorosa de no ser por un error garrafal que le obligó a posponer su principal objetivo, la conquista de Francia. Un desastre en apariencia cuando ocurrió, dicho error ayudó, sin embargo, a obtener los dos mayores triunfos del Führer.

Hitler, jubiloso tras su aplastante victoria en Polonia en septiembre de 1939, tenía previsto invadir Francia en noviembre. Pero el mal tiempo y la necesidad de reagrupar el ejército obligaron a posponer el ataque más de una vez. Sin embargo, una sucesión de días claros a principios de enero de 1940 reavivó las ambiciones de Hitler. Se fijó una nueva fecha para el asalto: el 17 de enero. Los comandantes alemanes pusieron manos a la obra, pero a regañadientes, pues sabían que la Wehrmacht aún no estaba lista.

Luego, el 10 de enero, el plan en su conjunto se fue al garete por culpa de un absurdo accidente. El agente del destino fue un joven y ambicioso mayor de la Luftwaffe llamado Helmut Reinberger. Demorado en Münster durante un viaje para asistir a una reunión de oficiales en Colonia, Reinberger decidió ahorrarse el agotador viaje nocturno en tren y aceptar un ofrecimiento para volar en un avión de comunicaciones de la Luftwaffe. Esto iba estrictamente contra las órdenes recibidas. Hermann Göring, comandante de la Luftwaffe, había prohibido expresamente que los correos llevasen papeles secretos por aire..., y el maletín amarillo de Reinberger contenía los planes de máximo secreto de una parte importante de la invasión alemana de Francia y de los Países Bajos.

Unos minutos después de despegar del aeropuerto Loddenheide, de Münster, en un Messerschmitt 108, Reinberger lamentó profundamente su decisión. El cielo se cubrió de una espesa niebla, y un viento del este desvió al avión unos 30 grados de su curso. El río Rin, la principal referencia visual, quedó atrás oculto por las nubes. El piloto, el mayor Erich Hönmanns, divisó poco después una oscura cinta de agua, pero pensó que era demasiado angosta para ser el Rin. Se habían perdido.

Para entonces, el aire frío y húmedo estaba formando hielo en las alas del avión y en el carburador. El motor tosió y se apagó. Justo a tiempo, Hönmanns vio un pequeño aeródromo. Rozando casi un par de árboles en el descenso, el Messerschmitt 108 consiguió aterrizar a duras penas en la pista. Al salir del aparato, aturdidos pero ilesos, se encontraron con un anciano. Cuando éste les dijo en francés que habían aterrizado en Mechlin, Bélgica, Reinberger palideció. El río que habían cruzado era el Mosa, a 80 kilómetros al oeste de Colonia.

«¡Tengo que quemar los papeles!», exclamó Reinberger desesperado. Pero, puesto que ni él ni Hönmanns fumaban, no tenían fósforos. Tomó un tiempo hacer que el anciano comprendiera lo que querían.

Sacó de mala gana un mechero. Pero justo en el momento en que Reinberger intentaba quemar los papeles, aparecieron unos gendarmes belgas en bicicleta y apagaron rápidamente las llamas.

Unas horas después, mientras se le interrogaba en la comisaría local, Reinberger realizó otro intento desesperado de destruir los preciosos documentos cogiéndolos de la mesa y lanzándolos a una estufa cercana. Pero el jefe de la policía los rescató de las llamas con idéntica rapidez, si bien se quemó en el proceso.

Luego, totalmente desesperado, el desventurado mayor intentó arrancar el arma de la pistolera del policía, pero el furioso belga lo devolvió de un empujón a su silla y le ordenó estarse quieto. Reinberger se cubrió el rostro con las manos y, entre sollozos, explicó que quería utilizar la pistola contra sí mismo. «En Alemania», dijo, «no habrá perdón para mí.»

Por la noche, los documentos, quemados en los bordes pero aún legibles, estaban en manos del estado mayor general belga, que rápidamente movilizó el ejército belga. Los belgas también enviaron un resumen del contenido de los documentos a los ejércitos francés y británico destacados en el norte de Francia. Lo que los documentos bosquejaban era una incursión de los ejércitos alemanes en Francia a través de Bélgica..., una estrategia similar a la empleada por las divisiones del Kaiser a principios de la I Guerra Mundial.

Cuando las noticias del percance de Reinberger llegaron a Berlín, las repercusiones no se hicieron esperar. Hitler reprendió despiadadamente a Göring por la estupidez de sus subordinados, Reinberger y Hönmanns, y ordenó: «Cuando el correo vuelva, matadlo.» (Reinberger tuvo la suerte de permanecer en un campo de prisioneros de guerra canadiense hasta el final de la Guerra.) Sin embargo, de todo este caos salió una decisión de vital importancia: habría que concebir un plan enteramente nuevo para la invasión. Tendría que basarse, ordenó Hitler, «en el secreto y la sorpresa».

Respondiendo a la directriz de Hitler, un brillante general llamado Erich von Manstein presentó a la consideración del Führer un plan que un famoso historiador ha descrito como «uno de los planes militares más inspirados que la mente ha concebido jamás». Manstein desechó la vieja y predecible idea de realizar el ataque principal a través de Bélgica. En cambio, como le explicó personalmente a Hitler durante una cena el 17 de febrero de 1940, el punto de ataque debía trasladarse al sur, al macizo de las Ardenas, una región montañosa y boscosa donde se encuentran Bélgica, Francia y Luxemburgo. Hasta entonces, se creía que los tanques no se podían internar en esta área arbolada, pero Manstein insistía en lo contrario. La inverosímil ruta de ataque no sólo daría a los alemanes la ventaja de la sorpresa, sino que además los situaría frente al segmento menos defendido de las fronteras francesas. Los Panzer se abrirían paso a través de las defensas francesas cerca de Sedán y abrirían una cuña hasta el canal de la Mancha, dividiendo a los ejércitos franco-británicos en dos.

En este extraordinario plan, el papel de la Luftwaffe era doble: primero, proteger a los tanques y a la infantería acorazada en su paso por los estrechos caminos de las Ardenas, y, luego, desplegar una alfombra de bombas frente a los tanques cuando irrumpiesen en territorio fran-

cés. El ataque tendría éxito siempre y cuando la artillería aérea crease confusión en las filas del enemigo, sin dar tregua para una posible recuperación.

Primero se llevaría a cabo el ataque contra el norte de Bélgica y Holanda, explicó Manstein, pero básicamente como una treta para alejar a los Aliados de las Ardenas. El Grupo B del ejército, bajo el mando de Block, cedería todas sus divisiones de tanques menos una al Grupo A, comandado por Rundstedt, que daría el golpe acorazado de sorpresa en Sedan.

Este era el tipo de plan temerario que Hitler tanto admiraba. La propuesta de Manstein fue adoptada formalmente el 24 de febrero. La nueva ofensiva recibió el apropiado nombre en clave *Sichelschnitt*, el «corte de la hoz». Fue durante el retraso necesario para que los dos grupos del ejército terminaran de reorganizarse cuando Hitler se volvió hacia el norte para conquistar Noruega y Dinamarca.

El apoyo aéreo para los grupos A y B del ejército fue proporcionado por las Luftflotte 2 y 3, que juntas sumaban casi 4.000 aviones, incluidos los de transporte..., más del doble de aparatos asignados al ataque contra Polonia. La Luftflotte 2 estaba comandada por un veterano de la campaña polaca, el general Kesselring, que quedó a cargo del sector norte del frente. La Luftflotte 3 estaba bajo el mando del general Hugo Sperrle, un obeso oficial al que le gustaban la buena vida y la fastuosidad (era el único comandante de la Luftwaffe que se afectaba con un monóculo), pero que tenía una mente rápida e incisiva. La flota aérea de Sperrle, asignada para proporcionar apoyo al ataque en Sedan, incluía los Fliegerkorps II del general Bruno Loerzer; este oficial había demostrado tener un instinto especial para el apoyo directo a las fuerzas de tierra que había ayudado a aplastar al ejército polaco. La fuerza de Kesselring incluía los famosos Fliegerkorps VIII y la Séptima División Aerotransportada del general Student, cuyos hombres volverían a descender del cielo para desempeñar un papel fundamental en la conquista de otros dos pequeños países, Bélgica y Holanda.

Las defensas belgas giraban sobre el fuerte Eben Emael, un formidable laberinto subterráneo, erizado de torreones y cañoneras, que dominaba el área estratégica en la que se encuentran el río Mosa y el canal Albert. Los diseñadores del baluarte creían que habían creado una fortaleza a prueba de cualquier método de ataque. Sin embargo, no habían considerado un ataque desde el aire, y ésa era, precisamente, la forma como el alto mando alemán pensaba tomar Eben Emael, junto con tres puentes sobre el sistema fluvial del río Mosa y el canal Albert que las fuerzas de tierra de Bock necesitarían en su avance hacia el oeste por Bélgica.

A las 4.30 de la mañana del 10 de mayo de 1940, las primeras tres secciones de Junkers 52 empezaron a despegar hacia la oscuridad en dos bases aéreas de las afueras de Colonia, cada uno de los aviones remolcando un planeador DFS 230 (*véase págs. 56-57*) cargado con ocho o más soldados de las tropas paracaidistas de Student y sus armas y explosivos. Cinco minutos más tarde, los 41 Junkers y sus planeadores estaban en el aire, volando con rumbo a la ciudad fronteriza alemana de

Aquisgrán, su curso marcado por una serie de balizas aparentemente inocuas..., una fogata aquí, un reflector más allá.

Dos planeadores se soltaron prematuramente de sus remolcadores y aterrizaron en Alemania, pero el resto del curioso ejército aéreo alcanzó la frontera entre Alemania y Holanda en cerca de 30 minutos. Los planeadores fueron liberados a apenas 2.250 metros de altura e iniciaron su silencioso y fantasmagórico descenso hacia el campo belga, tres grupos en dirección a los puentes, y el cuarto, con nueve planeadores, hacia Eben Emael. Se habían elegido los aterrizajes de planeadores en lugar de los saltos de paracaídas sobre todo porque los planeadores podían descender en silencio, y porque las tropas así transportadas llegarían al objetivo en grupos concentrados, listos para luchar, y no dispersos como los paracaidistas.

Los bien entrenados pilotos de los planeadores aterrizaron literalmente en la superficie de la enorme fortaleza subterránea, sobre un gran campo de hierba salpicado de emplazamientos de artillería. Los paracaidistas salieron de los planeadores con precisión bien ensayada, disparando armas automáticas. Nueve grupos de demolición corrieron hacia sus objetivos, las torretas. Granadas lanzadas por las troneras mataron a los soldados a cargo de dos cañones de 120 mm. Nueve cañones de 75 mm fueron destruidos con cargas explosivas de 1 kilo. En minutos, las tropas de los planeadores habían silenciado la artillería de la parte superior del fuerte.

Sin embargo, los 700 belgas del interior no estaban dispuestos a rendirse. Su comandante ordenó a la artillería belga cercana al fuerte que abriera fuego sobre las tropas de los planeadores, que de golpe pasaron a la defensiva, resguardándose en los emplazamientos que habían silenciado. Permanecieron bajo fuego durante 24 horas, hasta que unidades del 151.º Regimiento de Infantería, que habían avanzado desde la frontera alemana, rompieron el cerco belga a la fortaleza. A las 13.15 del 11 de mayo, los belgas levantaron una bandera blanca. Eben Emael, el bastión supuestamente inexpugnable, había sucumbido a 70 soldados



Aviones de transporte Junkers 52 aparecen aparcados junto a la carretera holandesa en la que aterrizaron durante el asalto de la Luftwaffe a Holanda en mayo de 1940. Otros aviones de transporte no corrieron tan buena suerte; incapaces de aterrizar en pistas sembradas de barricadas, 167 fueron destruidos, la mayor parte por fuego antiaéreo.

alemanes, que habían sufrido seis bajas y 20 heridos. Se había abierto un boquete en el centro de la principal línea defensiva belga.

Dos de las otras tres secciones de tropas también habían realizado su trabajo, capturando los puentes de Veldwezelt y Vroenhaven. Hacia media tarde, las tropas de Bock, llegadas a toda prisa desde la frontera, cruzaban los puentes, aprovechando la situación favorable creada por la captura de Eben Emael. Sólo el puente de Kanne había sido volado por sus defensores belgas, segundos antes de que aterrizaran los planeadores. Pero el contratiempo apenas afectó a los alemanes, ya que las unidades del Grupo B del ejército cruzaron por los dos puentes que permanecían en pie.

Poco después de que aterrizaran los planeadores, bombarderos y cazas de la Luftflotte 2 se internaron en el espacio aéreo belga. Un puñado de escuadrones de cazas belgas y de la RAF, compuestos por los tempranos aviones Hurricane Mark I británicos, despegaron para hacer frente a las oleadas de aparatos alemanes. El Mark I, con una hélice de dos hojas de madera, era 30 kilómetros más lento que los modelos posteriores, que llevaban hélices de metal de tres hojas. Adolf Galland escribió más tarde que con aviones tan obsoletos «pilotos aun más experimentados hubieran podido hacer muy poco contra nuestro nuevo Messerschmitt 109E. Los superábamos en velocidad, ángulo de elevación, armamento y, sobre todo, entrenamiento y experiencia de vuelo».

Galland, que había sido transferido a los cazas de los aviones de ataque Henschel 123 que había pilotado en Polonia, contó lo que ocurrió en su primer enfrentamiento con estos aviones, el 12 de mayo. «A unos 8 kilómetros al oeste de Lieja —escribió—, mi compañero de vuelo y yo descendimos en picado desde una altura de 4.000 metros sobre un grupo de ocho Hurricane que volaban a 1.000 metros debajo de nosotros.» Galland se sintió decepcionado cuando vio que los pilotos enemigos no habían percibido su presencia. «"¡Vamos! ¡Defendeos!", pensé no bien tuve a uno de los ocho en la mira. Me acerqué sin que cayera en la cuenta. "¡Alguien tiene que avisarle!"» Disparó las dos ametralladoras y el cañón de 20 mm del Messerschmitt. «Finalmente, el pobre diablo se enteró de lo que ocurría», recordó. Pero era demasiado tarde. A la segunda descarga de fuego, el timón del Hurricane se rompió, y luego parte de un ala.

Mientras su primera víctima caía en espiral, Galland fue inmediatamente «detrás de otro de los Hurricane que volaban dispersos. Aquél intentó escapar descendiendo en picado, pero pronto me coloqué detrás de su cola a una distancia de 90 metros». El piloto enemigo «realizó un viraje y desapareció por un claro entre las nubes. No le perdí el rastro y volví a atacar desde corta distancia. El avión se empinó durante un segundo, redujo la velocidad y empezó a caer en picado desde una altura de 500 metros».

A Galland le produjeron escasa satisfacción los primeros dos de los 103 derribos que realizó durante la Guerra. Habían sido demasiado fáciles. La euforia de la victoria, notó, llegó sólo cuando los aviadores alemanes se encontraron con los nuevos modelos de Hurricane y Spitfire de la RAF, «cuando cada implacable combate aéreo era una cuestión de "tú o yo"».

Las fuerzas aéreas holandesas opusieron toda la resistencia que pudieron con su escasa flota de 52 cazas modernos. Un grupo de mono-

Un extraordinario ataque con alas silenciosas

La caída del fuerte Eben Emael, de Bélgica, en manos de comandos aerotransportados alemanes en 1940, marcó la primera utilización de planeadores para el traslado de tropas en la guerra, y la puesta en práctica de una idea que había estado madurando durante años.

El general Ernst Udet, de la Luftwaffe, fue uno de los primeros en pensar en los planeadores como equivalentes modernos del caballo de Troya, capaces de aterrizar sigilosamente con tropas detrás de las líneas del enemigo. En 1933, promovió el desarrollo del DFS 230 (*arriba, derecha*). Hecho de madera, acero y lona, el planeador era robusto y, no obstante, ligero, y podía cargar ocho o más soldados armados.

Poco después del inicio de la Guerra, el general Kurt Student, comandante de las fuerzas aerotransportadas alemanas, organizó un destacamento de aviones DFS 230 con la intención de utilizarlos en combate. Para ello se tuvo que enfrentar a miembros del alto mando del ejército, que consideraban a los planeadores simples aviones de transporte. Sin embargo, a finales de 1939, Student tuvo la oportunidad de presentar sus argumentos a Hitler, que sugirió un plan para un ataque de pesadilla a Eben Emael, en el que los planeadores aterrizarían en la superficie del fuerte subterráneo.

Student aceptó la propuesta de inmediato, siempre y cuando se realizara al amanecer, de modo que sus hombres tuvieran luz suficiente para reconocer sus objetivos. A continuación, Hitler cambió la hora de la invasión de Bélgica e insistió en un ataque directo con planeadores contra Eben Emael.

El ataque fue un éxito total. El 10 de mayo de 1940, soldados comandados por el teniente Rudolf Witzig (*abajo, derecha*) aterrizaron en el fuerte y destruyeron sus baterías. Eben Emael, que los belgas consideraban casi inexpugnable, cayó en manos de los alemanes en 24 horas.



El DFS 230 tenía una envergadura de 22 metros y pesaba más de dos toneladas totalmente cargado. Para reducir el lastre, tras despegar soltaba las ruedas y aterrizaba sobre un patín de madera.

Antes de aterrizar, una formación de DFS 230 abre sus paracaídas de freno para ralentizar el descenso. Algunos modelos llevaban cohetes para reducir la velocidad en el aterrizaje.

planos Fokker D.XXI de un solo motor, construidos por el holandés Anthony Fokker, que había suministrado muchos de los aviones alemanes de la I Guerra Mundial, interceptaron un escuadrón de Heinkel 111 poco después del alba y derribaron el avión del comandante alemán. Pocos minutos después, otros Fokker D.XXI se toparon con una flota de 55 Junkers 52 con tropas paracaidistas para las bases aéreas de los alrededores de La Haya. Los pilotos holandeses, apoyados por el fuego antiaéreo desde tierra de sus compatriotas, derribaron o dañaron 37 de los aviones de transporte. Sin embargo, este éxito holandés no volvió a repetirse, porque Kesselring envió oleadas de Heinkel 111 para bombardear los aeródromos del enemigo. Hacia el 11 de mayo, sólo una docena de Fokker D.XXI seguían operativos.

Pese a la valiente resistencia holandesa, la mayoría de los 4.000 soldados aerotransportados destinados a paralizar las defensas del enemigo habían aterrizado hacia la tarde del 10 de mayo. Los que habían sido asignados a La Haya, llegaron maltrechos por los ataques de los Fokker y fracasaron en su misión de hacerse con las bases aéreas cercanas y capturar a la soberana, la reina Wilhelmina. Pero los paracaidistas lanzados cerca de los principales puentes del laberinto de canales de Holanda, capturaron las estructuras antes de que sus sorprendidos guardias los pudiesen volar.

Los paracaidistas resistieron en los puentes más importantes, pese a los furiosos ataques de las unidades del ejército holandés, y hacia la tarde del 12 de mayo, la 9.ª División Panzer había penetrado hasta las afueras de Rotterdam, el principal puerto holandés. Pero las fuerzas holandesas destacadas en Rotterdam estaban dispuestas a vender cara la piel. Aún luchaban tenazmente el 14 de mayo cuando el teniente general Rudolf Schmidt advirtió al coronel Philip Scharroo, el comandante de las fuerzas de Rotterdam, que si la resistencia no se rendía de inmediato, los alemanes recurrirían a cualquier medio para aplastarla. «Ello», decía la nota de Schmidt, «podría resultar en la destrucción total de la ciudad.»

La amenaza de Schmidt no era una bravuconada. Hitler había ordenado que, si era necesario, Rotterdam fuese bombardeada hasta su rendición, como se había hecho con Varsovia. El trabajo ya había sido asignado a los 100 Heinkel 111 del 54.º Grupo de Bombarderos, perteneciente a la Luftflotte 2 de Kesselring, y los aviones tenían programado despegar a las 14.00 horas si los holandeses no se rendían. La primera ala de 57 aviones estaría encabezada por el coronel Walter Lackner, el resto de bombarderos por el teniente coronel Otto Höhne. Su objetivo: la poderosa fuerza holandesa concentrada al norte del río Mosa, que serpentea a través de Rotterdam.

Los oficiales de instrucción advirtieron a las tripulaciones que podían encontrarse grupos de luces rojas disparadas por pistolas de señalización. Si lo hacían, no debían bombardear. Las señales indicarían que Rotterdam estaba a un paso de la rendición.

El coronel Scharroo llevó la advertencia del general Schmidt a su superior, el jefe del ejército holandés, general Henri Winkelmann. Los dos comandantes decidieron ganar tiempo y solicitaron una entrevista con el intermediario alemán, el coronel de infantería Dietrich von Choltitz. Hacia la 1.50, cuando Choltitz y el emisario de Scharroo, capitán Bakker, se sentaron a hablar, la flota de Lackner se preparaba para despegar a 320 kilómetros de distancia, a menos de una hora de vuelo de Rotterdam.

Lo que siguió fue una tragedia de comunicaciones defectuosas. Un mensaje de Schmidt al cuartel general de la Luftflotte 2 —«Ataque pospuesto debido a negociaciones»— fue suspendido por interferencias radiofónicas hasta las 2.15, cuando los aviones de Lackner y Höhne se encontraban en camino. Los radiotelegrafistas de la Luftflotte 2 no podían encontrar la frecuencia utilizada por los Heinkel, y para cuando el cuartel general de Kesselring pasó el mensaje a la base de bombarderos cercana a Bremen, que podría haber hecho contacto radiofónico, ya era demasiado tarde.

En un intento por desviar a los bombarderos, el oficial de operaciones de la Luftflotte 2, teniente coronel Hans-Jürgen Rieckhoff, subió a toda prisa a un Messerschmitt 109 en Münster y puso rumbo a Rotterdam. Para cuando llegó allí, los bombarderos se habían colocado en sus posiciones de ataque y se cernían sobre el puerto de Rotterdam con las puertas de sus compartimentos de bombas abiertas.

Mientras tanto, desde tierra, el coronel Choltitz y sus hombres disparaban frenéticamente señales rojas. Pero aunque las señales se elevaban lo suficiente, no eran lo bastante luminosas como para ser percibidas a través del humo y la neblina que se alzaban sobre la sitiada ciudad. Sólo uno de los 100 pilotos alemanes vio «dos pálidas lucecitas rojas». Lo vio el propio Höhne, y al hacerlo ordenó a su radiooperador que transmitiera la palabra clave que significaba «abandonar la misión y volver a casa», pero su bombardero y los de los otros aviones ya habían presionado los botones de liberación de las bombas.

El fuego asola la ciudad holandesa de Rotterdam tras un bombardeo de la Luftwaffe el 14 de mayo de 1940. La conflagración dejó 80.000 ciudadanos sin hogar.



El resto de los aviones de Höhne abortaron la misión, pero la flotilla de Lackner descargó 97 toneladas de bombas altamente explosivas sobre la ciudad. Atizado por el viento, el fuego se extendió por las viejas casas de madera. También se encendió la grasa de una fábrica de margarina bombardeada, ampliando el incendio. Tres meses tardarían en apagarse los últimos rescoldos. Los primeros informes aseguraron que la conflagración se había cobrado 25.000 vidas. En realidad, murieron 814 ciudadanos, pero la Luftwaffe fue culpada de una atrocidad, y su reputación de extrema crueldad y poder devastador se extendió, añadiendo terror al que de por sí inspiraban los aviadores alemanes en las poblaciones civiles de otros países.

En la noche del 14 de mayo, el general holandés Winkelmann ordenó a sus fuerzas que depusieran las armas, y la reina Wilhelmina huyó a Inglaterra a bordo de un destructor británico. El reducto de Holanda, que los jefes militares aliados esperaban resistiría unas cuantas semanas, había caído en cinco días, sus barreras defensivas naturales de ríos y canales rotas por el asalto aerotransportado de la Luftwaffe.

Mientras que los ataques con planeadores y tropas paracaidistas a Bélgica y Holanda centraron la atención aliada en la defensa de estos países, el asalto de Francia empezó con el ahora clásico gambito de apertura de la Luftwaffe: clavar las fuerzas aéreas enemigas a tierra. Entre los primeros ataques en la mañana del 11 de mayo destaca una incursión de nueve Dornier 17 sobre una base aérea cercana a Vaux. La base estaba ocupada por parte de la Fuerza de Ataque Aéreo de Avanzada de la RAF, enviada desde Inglaterra para reforzar la débil Armée de l'Air francesa.

Para utilizar el elemento sorpresa, el comandante de la misión, teniente Otto Reimers, guió a su escuadrón de bombarderos ligeros a través de la frontera francesa a escasa altura. Mientras se acercaba a Vaux, Reimers no dio crédito a sus ojos. Delante tenía una hilera de bombarderos bimotores Bristol Blenheim —lo mejor que tenía la RAF en Francia—, perfectamente alineados, ala contra ala, como para una inspección de tiempos de paz. Los bombarderos alemanes no podían fallar. La línea de aviones Blenheim quedó envuelta en llamas y humo, y las 30 máquinas del 114.º Escuadrón de la RAF dejaron de existir.

No todos los ataques de la Luftwaffe a bases aéreas francesas y británicas se encontraron blancos tan vulnerables; muchos aviones aliados estaban en el aire, tratando de golpear a las fuerzas alemanas que avanzaban por Bélgica. Pero hacia la noche del 12 de mayo, la Fuerza de Ataque Aéreo de Avanzada había perdido 63 de sus 135 bombarderos. Y aún le esperaba lo peor.

Mientras los bombarderos de la Luftflotte 3 de Sperrle atacaban bases aéreas y otros objetivos de detrás de las líneas en Francia, las siete divisiones de tanques del Grupo A del ejército avanzaban por el boscoso distrito Eifel de Alemania y las regiones de las Ardenas del norte de Luxemburgo y el sur de Bélgica. Unos aviones de reconocimiento franceses descubrieron estos movimientos los días 11 y 12 de mayo, y algunos de los lentos y escasamente armados aviones de exploración Potez 63 sobrevivieron a su enfrentamiento con los Messerschmitt 109 y volvieron a sus bases. A su vuelta, informaron que las Ardenas estaban

sembradas de columnas motorizadas que avanzaban a gran velocidad en dirección a Francia. Por increíble que parezca, los oficiales de inteligencia del Noveno Ejército francés —una colección de divisiones de reserva a cargo de este sector supuestamente seguro del frente— desestimó la información. Así, los franceses perdieron su única oportunidad de bombardear los tanques que, concentrados como estaban en las estrechas carreteras de las Ardenas, resultaban sumamente vulnerables.

La cruda realidad estalló en las narices de las altas instancias de los ejércitos inglés y francés la mañana del 13 de mayo, cuando elementos de avanzada de dos cuerpos del ejército alemán aparecieron de pronto en las riberas del Mosa, cerca de Sedan y a 70 kilómetros al norte de Dinant. Hacia las 7.00, oleadas de bombarderos de la Luftwaffe, en su mayoría Dornier 17, sobrevolaban el Mosa para lanzar poderosos explosivos sobre las posiciones francesas que protegían la ribera opuesta. A lo largo de la mañana siguieron llegando oleadas sucesivas.

Estos ataques no eran más que el preludio. Poco después del mediodía, cerca de Sedan, los pilotos del 76.º Grupo de Bombarderos del coronel Walter Sigel descendían en picado con sus Stuka equipados

Soldados alemanes señalan un campo francés con una bandera con la esvástica para hacer saber a los pilotos de la Luftwaffe que el área ha sido ocupada por la Wehrmacht. Debido al rápido avance del ejército, era esencial una buena coordinación aire-tierra para evitar que los aviones de la Luftwaffe bombardearan a tropas alemanas por error.



con sirenas desde una altura de 3.600 metros. Aullando como ángeles de la muerte, los aviones se lanzaron en vuelo vertical sobre las aterrorizadas tropas francesas. Sus bombas de 225 kilos arrancaron fortificaciones de cemento del suelo, volcaron piezas de artillería y mataron soldados. Simultáneamente, el 77.º Grupo de Bombarderos del coronel Schwartzkopf bombardeó las fortificaciones francesas 5 kilómetros río abajo. El estruendo fue tan grande que ensordeció temporalmente a las tropas alemanas que observaban el infierno desde la orilla opuesta.

Llegaron más Stuka, y luego varios escuadrones de Dornier reanudaron los ataques al tiempo que los generales Loerzer y von Richthofen lanzaban su fuerza combinada de cerca de 1.500 aviones a la batalla. Reabastecidos, rearmados, volvieron los Stuka, dando vueltas en el cielo como halcones y luego lanzándose en picado por turnos para lanzar más bombas altamente explosivas sobre las posiciones del enemigo. Los cazas franceses trataron de enfrentarse a los Dornier y Stuka, pero fueron largamente superados en número. Ejemplo típico de los informes que emitían los escuadrones franceses aquellos días es éste, del 13 de mayo: «Entre 10 y 11 de la mañana, una patrulla de tres aviones que volaba sobre el área de Carignan-Sedan se topó con 50 bombarderos enemigos protegidos por 80 Messerschmitt.»

Unos tanques franceses que obstaculizan el avance alemán son atacados por aviones Stuka de bombardeo en picado. Un grueso blindaje protegía a los tanques de todo excepto de impactos directos; aun así, los Stuka podían inmovilizarlos lanzándoles bombas de fragmentación especiales, que dañaban las orugas del vehículo.



La intensidad de los ataques de los Stuka quedó patente en las palabras de un sargento de la Primera División Panzer, que observaba desde la otra orilla del río: «Escuadrón tras escuadrón se elevan a gran altura, se colocan en línea y, luego, el primer avión desciende en picado, seguido por el segundo, el tercero, el cuarto, y así hasta diez o doce uno tras otro.»

«Podemos ver las bombas con toda claridad», sigue su relato. «Es una lluvia regular de bombas que caen silbando sobre Sedan y las posiciones fortificadas. Cada explosión es abrumadora, el ruido ensordecedor. Todo acaba mezclándose: junto con el aullido de las sirenas, las bombas silban y estallan. Los golpes asestados al enemigo son devastadores, y sin embargo llegan más escuadrones, se elevan hasta una gran altura y descienden en picado sobre el mismo blanco. Nosotros observamos lo que está ocurriendo como hipnotizados; ¡allí abajo se ha desencadenado el infierno!»

Esta pesadilla de bombardeo resquebrajó la moral de los escasamente entrenados reservistas franceses. «La infantería se refugia aterrorizada en las trincheras», informó uno de los generales presentes en la batalla, «deslumbrada por el estallido de las bombas y el aullido de los bombarderos.» Poco después de las 15.00, el Primer Regimiento de Fusileros del cuerpo de tanques del general Heinz Guderian lanzó balsas neumáticas y cruzó el Mosa a la altura de Sedan, protegido por cañones de 88 mm, el arma de artillería más temida de la Guerra. Más abajo, en Donchery, los ingenieros alemanes levantaban puentes de pontones para que pasaran los tanques de Guderian. Otros ingenieros estaban ocupados construyendo puentes en Montharmé y Dinant para las divisiones blindadas de los tenientes generales Georg-Hans Reinhardt y Hermann Hoth. Hacia el anochecer del 13 de mayo, un ejército de tanques sin precedentes en la historia militar por su tamaño, movilidad y poder de ataque había empezado a cruzar el Mosa y a avanzar por la brecha abierta en las líneas francesas por la mayor concentración de poderío aéreo jamás visto.

Las noticias del avance llegaron al cuartel del general Pierre Billotte, comandante del Primer Grupo del ejército francés, cuya misión era defender el área de Sedan. Billotte telefoneó de inmediato a la RAF y a la Armée de l'Air, implorándoles que bombardearan las cabezas de puente alemanas y, sobre todo, los puentes de pontones del Mosa tan pronto amaneciera. «La victoria o la derrota dependen de la destrucción de esos puentes», le dijo Billotte al teniente general Arthur Barratt de la Fuerza de Ataque Aéreo de Avanzada. Pero en lugar de detener a los Panzer, los aviones británicos y franceses que respondieron a las súplicas de Billotte cayeron en lo que, con el tiempo, se llamaría «la masacre del 14 de mayo».

Los pilotos de la RAF de la primera misión del día, pilotando 10 Fairey Battle obsoletos, eludieron de algún modo las mortales ametralladoras móviles de los *Flakbattalionen* de la Luftwaffe y los ubicuos Messerschmitt que protegían los Panzer, pero sus bombas no alcanzaron los estrechos, escurridizos puentes de pontones.

Los siguientes en intentarlo fueron varios escuadrones de bombarderos franceses, espoleados por los dos comandantes superiores del ejército francés, los generales Maurice Gamelin y Alphonse Georges, sumamente alarmados por el avance alemán. La Armée de l'Air envió casi todos los bombarderos que le quedaban, desde los más modernos

Leo 451 hasta los más viejos Amiot 143, un avión obsoleto y lento al que sus tripulaciones llamaban, sardónicamente, el autobús. Los escuadrones franceses encontraron el cielo plagado de cazas alemanes, la mayor parte de los Grupos de Cazas 2.º y 53.º, que mantenían una presencia constante en el área relevándose unos escuadrones a otros. Los Messerschmitt se lanzaron sobre los Amiot y abatieron casi todas las máquinas. Cuarenta y siete Leo 451 fueron derribados, ya por los cazas, ya por el fuego antiaéreo anemigo. Las pérdidas francesas fueron tan severas (casi la mitad de los bombarderos involucrados en el combate) que el resto de las misiones fue cancelado.

Por la tarde le volvió a tocar el turno a la RAF. El teniente general Barratt envió 63 Battle y ocho Blenheim, escoltados por algunos Hurricane británicos y más de 200 cazas franceses. Los bombarderos, que volaban a una altura lo bastante baja como para impactar en los puentes de pontones, fueron derribados por cañones alemanes de 37 mm y por los temibles 88 mm. Cuando las escoltas de cazas británicos y franceses trataban de eludir los Messerschmitt 109, fueron atacados por varios escuadrones de Messerschmitt 110 con sus dobles cañones. Los bombarderos estallaron en llamas, señalando el lozano y verde río Mosa con sus restos. Un escuadrón británico perdió diez de sus 11 aviones. El 12.º Escuadrón, ya bastante castigado sobre Bélgica, perdió cuatro de sus cinco últimos Blenheim. En total, 40 de los 71 bombarderos enviados a combate resultaron destruidos. Algunas de sus bombas cayeron sobre Sedan y derribaron algunos camiones alemanes, pero el movimiento de refuerzos alemanes quedó interrumpido tan sólo una hora. Al anochecer, Barratt solicitó al Mando de Bombarderos de la RAF, que mantenía su propia y separada fuerza expedicionaria en Francia, que enviara sus últimos 28 Blenheim para realizar un último intento desesperado por volar los puentes de pontones; siete fueron derribados, y los puentes permanecieron intactos. La masacre había tocado su fin, y los británicos quedaron sin una sola fuerza de bombarderos efectiva en Francia.

El imponente desempeño de la Luftwaffe en el Mosa fue de crucial importancia en la Batalla de Francia. Permitió a los generales de Panzer —incluido uno relativamente desconocido, llamado Erwin Rommel, que demostró ser casi tan osado como el propio Guderian— abrir una cuña de tanques desde Sedan hasta el canal de la Mancha con escasa interferencia de los aviones aliados. Su gran empuje acorazado se abrió paso entre las divisiones francesas y británicas, atrapándolas en Bélgica y Flandes y separándolas del resto del ejército francés en el sur.

Mientras atravesaban territorio francés, los Panzer seguían un camino preparado por relevos de Stuka, cada uno de los cuales realizaba más de nueve salidas por día, obstaculizando todos los esfuerzos aliados por detener el avance alemán. «Atacábamos los convoyes de vehículos con bombas y ametralladoras», escribió el teniente Dietrich Peltz. «El enemigo sufrió terribles pérdidas bajo el fuego de los Stuka. Los cazas enemigos aparecían cada vez con menor frecuencia, de modo que los Stuka podían volar sin el apoyo de los cazas y buscar sus presas libremente.»

Una de las víctimas de los Stuka fue el coronel Charles de Gaulle. En 1941, el futuro presidente de Francia estaba al frente de un regi-

miento de tanques. Tratando de organizar sus fuerzas para un ataque al cuerpo de Guderian cerca de Laon, de Gaulle se encontró con que «toda la tarde, oleada tras oleada, los Stuka atacaron nuestros tanques y camiones». Dos días más tarde, el 19 de mayo, de Gaulle asaltó el flanco alemán con sus maltrechas fuerzas, sólo para volver a toparse con nubarrones de Junkers 87. «Nos bombardearon hasta la noche», escribió más tarde, «con poderoso efecto sobre nuestros vehículos y nuestra artillería al descubierto.» Después de este ataque y de otro intento desesperado el 20 de mayo, el regimiento de de Gaulle se vio forzado a replegarse; nunca más volvió a ponerse en posición de amenazar el avance de los Panzer.

El 22 de mayo, Guderian, que había llegado al Canal y avanzaba hacia el norte, se preparaba para destruir o capturar a los ejércitos inglés y francés en Flandes, atrapados de espaldas al mar. Pero el avance imparable de los tanques alemanes se vio súbitamente detenido por orden del Führer. Aparentemente, Hitler temía que los pantanos que rodeaban Dunkerque se tragaran tanques que más tarde serían necesarios para completar la destrucción de los ejércitos franceses del sur, que se estaban reagrupando en un intento de salvar París. Y, por otro lado, Göring, que estaba determinado a que la Luftwaffe no quedara relegada por el ejército en el reparto de laureles, había implorado a Hitler que «deje en mis manos la destrucción del enemigo cercado en Dunkerque». Hitler accedió a la solicitud de su subordinado favorito.

Cuando Göring ordenó a la Luftwaffe que iniciara el ataque, un alarmado Kesselring le telefoneó de inmediato. Kesselring puso especial cuidado en señalar que tres semanas de guerra habían reducido algunas unidades de la Luftwaffe a la mitad, y que la mayor parte de los bombarderos disponibles estaban estacionados a 500 kilómetros de Dunkerque. Göring, cuya fuerza de voluntad le había ganado el mote de «el de hierro», se mostró inflexible. Kesselring le gritó encolerizado: «¡No funcionará!», y colgó el auricular.

La orden también dejó pasmado a Richthofen, que telefoneó al jefe del estado mayor de la Luftwaffe, general de brigada Hans Jeschonnek, y le dijo que, al menos que los Panzer se volvieran a poner en movimiento, los británicos tendrían tiempo de evacuar sus fuerzas por mar. «¡Nadie se puede plantear seriamente que los podemos detener desde el aire!», exclamó.

«Se equivoca», respondió Jeschonnek. «El de hierro está convencido. Además, el Führer quiere ahorrarles a los ingleses una derrota demasiado aplastante.»

«De todos modos, vamos a emplear toda la aviación», dijo Richthofen, incrédulo.

«Sin duda. Con todas las fuerzas a su disposición.»

Göring destinó unos 500 cazas y 300 bombarderos a la destrucción de la Fuerza Expedicionaria Británica y el ejército francés atrapados en Dunkerque. En teoría, se trataba de una poderosa concentración de aviones. Pero después de dos semanas de intensas acciones, el desgaste producido en las máquinas y en los hombres sería importante. Lo que es más: por vez primera, la Luftwaffe se enfrentaba a un oponente que estaba a su altura. En Dunkerque, la RAF operaría desde sus bases en el sur de Inglaterra, y no desde los aeródromos improvisados que ha-

bía estado utilizando en Francia. Por si fuera poco, la RAF destinó a la batalla su nuevo y mejor caza, el Spitfire, que había permanecido en reserva hasta el momento.

Cuando el 27 de mayo empezó la evacuación de la fuerza aliada atrapada, los aviones de la Luftwaffe atacaron con furia a las tropas que se amontonaban en las playas de Dunkerque, enfrentándose, al mismo tiempo, a formaciones de ágiles Spitfire. El general de división Sir Keith Park, al mando de los cazas de la RAF en el sur de Inglaterra, ordenó que sus aviones patrullaran los cielos permanentemente. Treinta y dos escuadrones se turnaron para realizar vuelos de 40 minutos, proporcionando apoyo a los hombres que permanecían en las playas. Grandes formaciones alemanas consiguieron romper la cortina de protección, pero tuvieron que pagar muy caros sus éxitos. «Los cazas enemigos se lanzaban sobre nuestras estrechas formaciones con furia de maníacos», escribió el piloto alemán mayor Werner Kreipe. El primer día de la batalla aérea de Dunkerque, el Fliegerkorps II sufrió más pérdidas que las que había padecido en los diez días anteriores.

Cuatro días de mal tiempo que impidieron despegar a los aviones de la Luftwaffe fueron un regalo del cielo para los Aliados. Cuando el sol volvió a salir el 1 de junio, el Fliegerkorps II reanudó el ataque, sólo para volver a encontrarse con los Spitfire de nuevo en sus puestos de vigilancia. La Raf nunca llegó a alcanzar la superioridad aérea sobre Dunkerque, pero limitó tanto el poder destructor de los ataques de la Luftwaffe que, para el 4 de junio, último día de la evacuación, 338.226 soldados británicos y franceses habían escapado a Inglaterra. Hitler se mostró indiferente a la salvación de los ejércitos del enemigo. Inglaterra, creía, entraría pronto en razón, comprendería que la situación era irremediable y procuraría negociar una paz con Alemania. Trató el episodio de Dunkerque como una gran victoria y ordenó que las campanas de todas las iglesias de Alemania tañeran durante tres días.

Pero, en realidad, Dunkerque fue el primer traspié de la Luftwaffe —con un coste de 300 aviadores muertos—, e indicó claramente a Kesselring y a los otros generales de las fuerzas aéreas alemanas que su vanidoso y testarudo jefe, Göring, era perfectamente capaz de involucrar a la Luftwaffe en operaciones temerarias. Pronto volvería a hacerlo.





Tres Messerschmitt 110 alemanes sobrevuelan París tras la rendición francesa el 22 de junio de 1940. La mezcla de los inexorables ataques tácticos de la Luftwaffe y el veloz avance de los Panzer permitió a Alemania conquistar a su viejo enemigo en tan sólo seis semanas.

La vida en las rústicas bases de avanzada

Tras la caída de Francia en junio de 1940, las unidades de la Luftwaffe empezaron a trasladarse a bases de avanzada al borde del canal de la Mancha para estar a distancia de ataque de Inglaterra. Dispersos por el campo, las pistas eran, en su mayor parte, instalaciones primitivas; los franceses se habían concentrado en campos de aviación del este para proteger su frontera con Alemania. Mientras los operarios mejoraban las condiciones de las bases, los pilotos y las tripulaciones se entretenían en las soleadas playas del Canal o paseaban por bulevares en los que los dueños de las tiendas habían tenido que cambiar rápidamente los carteles de «*English Spoken Here*», por otros que rezaban «*Man Spricht Deutsch*».

Pero su idilio duró poco. El 16 de julio, Hitler emitió su orden ultrasecreta para la invasión de Inglaterra. Unos 2.600 aviones, incluidos 1.480 bombarderos y 980 cazas, estaban ahora en posición en sus bases, y la batalla aérea no tardaría en empezar. Tanto se habituaron los pilotos a cruzar el Canal en misiones aéreas que para muchos «era como ir a la oficina por la mañana y volver a casa por la tarde». «Los que regresábamos de una misión de combate», relataba un piloto de Messerschmitt 109, «podíamos disfrutar de unas cuantas horas más de vida, y lo hacíamos sacándole el máximo partido a los placeres de la vida. A la menor oportunidad, jugábamos a las cartas, bebíamos, reíamos, hablábamos del trabajo o hacíamos el tonto.»

Para aliviar la tensión y levantar el ánimo, los pilotos eran llevados en autobús a las playas. En una base, un Junkers 52 llamado «el bombardero de las vitaminas» volaba a Guernsey, una isla del canal de la Mancha ocupada por los alemanes, en busca de tomates, verduras frescas, uvas, tabaco y whiskey. Las verduras y la fruta eran como un regalo del cielo para hombres hartos de alimentos enlatados. Con frecuencia se pasaban películas alemanas, y se ponía música por altavoces colocados alrededor de las bases (los mismos altavoces anunciaban la salida de las misiones de ataque a Inglaterra). Las radios traían noticias de Alemania. Y también estaban las mujeres; las uniformadas *Helferinnen vom Dienst* (ayudantes femeninas del servicio) se encargaban de la telefonía, la telegrafía y los trabajos de oficina, pero su presencia en las bases —y su obsequiosa naturaleza— ayudaban enormemente a levantar la moral de la Luftwaffe.



Indiferentes a la presencia de un bombardero Dornier 17 en el borde de su campo de trigo, una pareja francesa recoge la cosecha de 1940. El avión pertenecía a una unidad de la Segunda Flota de la Luftwaffe con base en Arras, 160 kilómetros al norte de París.





Un mecánico de la Luftwaffe se afeita frente a una mesa improvisada junto a su tienda en una base aérea de avanzada de Francia. Los pilotos solían vivir en barracas.



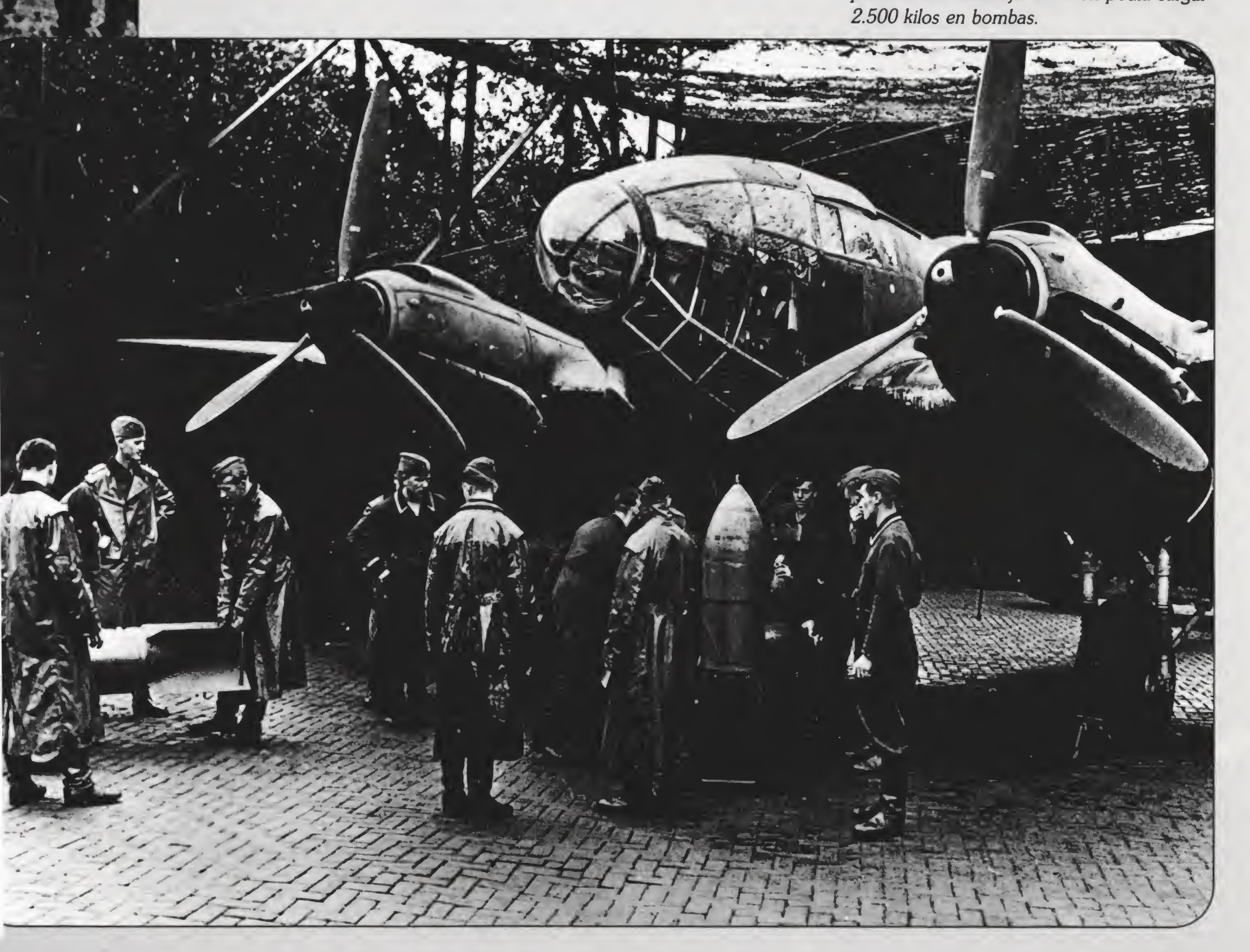
En una base aérea fangosa que aún carece del equipo básico con que proporcionar servicio a sus aviones, personal de tierra de la Luftwaffe carga sobre los hombros bombas para un bombardero que aguarda.

Un grupo de Heinkel 111 ocultos entre los árboles junto a una pista de aterrizaje en el oeste de Francia. Los hombres que los pilotaban recibían un día libre entre misiones, lo que irritaba al personal de tierra, que tenía que trabajar todo el tiempo.



«Trabajadores especiales» —el eufemismo alemán para la mano de obra forzada— termina los trabajos en una base de bombarderos en el noroeste francés en preparación del bombardeo de Inglaterra.

Personal de tierra de la Luftwaffe ensambla un bombardero Heinkel 111 oculto bajo una pantalla de camuflaje. El avión podía cargar 2.500 kilos en bombas.





Un oficial da instrucciones a las tripulaciones de los bombarderos antes de una misión sobre Inglaterra en agosto de 1940. «En realidad eran pura rutina», dijo un piloto de estas reuniones. «La mayoría de las veces ya sabíamos cuál era el objetivo antes de que el oficial abriera la boca.»



Pilotos alemanes corren hacia su Heinkel 111 para una misión sobre Inglaterra en 1940. Hacia mediados del verano, las incursiones a la isla británica se habían vuelto tan frecuentes que las tripulaciones bromeaban con que pronto haría falta patrullas de policía en el aire para controlar el tráfico.





Bombarderos Dornier 17 calientan los motores en una base aérea francesa antes de realizar un ataque sobre estaciones de radar y bases de cazas inglesas.


A L



3

Una sorpresa para las águilas de Göring

Cuando la delegación del gobierno francés se reunió en el viejo vagón de tren situado en los bosques de Compiègne en la cálida tarde del 21 de junio de 1940 para escuchar los términos alemanes de la rendición, Adolf Hitler sólo se quedó a oír el breve preámbulo. Luego, en un insulto premeditado a la Francia vencida, el Führer, junto con su comitiva, abandonó abruptamente el vagón —el mismo en el que la Alemania imperial se había rendido a los Aliados en 1918— y se dirigió con paso triunfante hacia los coches que aguardaban. Al lado de Hitler, mientras pasaban junto a una guardia de honor y a una banda militar, estaba Hermann Göring, resplandeciente en un uniforme azul celeste. Como Hitler, Göring parecía deleitarse, esbozaba una sonrisa de alborozo por la aplastante derrota de Francia, disfrutando de las glorias de su Luftwaffe, ahora invencible desde el círculo polar Ártico hasta la bahía de Vizcaya.

Sólo Inglaterra se mantenía desafiante a los planes alemanes en Europa, pero Hitler se aferraba a la idea de que los británicos —a los que consideraba arios como los alemanes— acabarían por comprender lo inútil de su postura y pedirían la paz. Sin embargo, Churchill estaba decidido a luchar. «Nunca nos rendiremos», dijo, y cuando la castigada Fuerza Expedicionaria Británica volvió de Dunkerque, Gran Bretaña se preparó para la invasión alemana. Se inmovilizaron las campanas de las iglesias, que debían tañer tan sólo a la vista de aviones o paracaidistas enemigos. Se colocaron kilómetros de alambre de púas en las playas. Se alteraron los postes indicadores de dirección y las distancias para dificultar la orientación de los alemanes. Se colocaron coches viejos en los campos para obstaculizar el aterrizaje de planeadores con tropas de infantería. Los ancianos y los enfermos se unieron a la Home Guard, algunos armados con fusiles Lee-Enfield de 1914, otros con escopetas e, inclusive, con horcas.

Ante el desafío inglés, Hitler se retiró a un refugio en la Selva Negra para discutir los siguientes pasos con sus almirantes y generales. Finalmente, el Führer decidió que se debía empezar a planificar la invasión, una perspectiva que llenaba el presente de malos presagios. Alemania no tenía experiencia en tácticas anfibias, ni vehículos especiales de desembarque, ni portaaviones, y había perdido la mitad de su flota de destructores durante la campaña de Noruega. Además, la primera fecha práctica para la Operación *León Marino*, como se había denominado

Un Messerschmitt 110 sobrevuela los acantilados de Dover durante la campaña de la Luftwaffe para despejar el camino para una invasión de Inglaterra en 1940. Los ataques aéreos a gran escala empezaron el 13 de agosto, cuando se llevaron a cabo 485 salidas de bombarderos y 1.000 de cazas.

en clave la invasión, era a mediados de septiembre, una época en que las aguas del Canal solían estar muy picadas.

De una cosa estaban seguros los oficiales de Hitler: *León Marino* no tenía ninguna posibilidad de éxito a menos que la Luftwaffe se hiciera con el control absoluto de los cielos sobre el Canal y sobre el sur de Inglaterra. Göring, resentido por la incapacidad de la Luftwaffe para eliminar a la Fuerza Expedicionaria Británica en Dunkerque, aseguró a Hitler que pondría a la RAF de rodillas antes de seis semanas, dejando expedito el camino para la invasión. Puesto que las líneas de navegación eran vitales para la Isla, razonó Göring, la RAF utilizaría todos los medios a su alcance para proteger a sus convoyes en el canal de la Mancha. Los bombarderos alemanes persuadirían a los cazas de la RAF a entrar en combate sobre los convoyes..., y la RAF sería destruida por la Luftwaffe.

Con la bendición del Führer, Göring organizó sus fuerzas para el ataque. El sector que se extendía desde los Países Bajos hasta el río Sena en Francia pertenecía a Albert Kesselring, ahora promovido a mariscal de campo, y a su Luftflotte 2. El mariscal de campo Hugo Sperrle estaba al mando de la Luftflotte 3; su sector se extendía al sur del Sena. Al norte, en Stavanger, Noruega, estaban el general Hans-Jürgen Stumpff y la Luftflotte 5.

Las fuerzas de Stumpff eran relativamente pequeñas, y la distancia entre Noruega e Inglaterra reduciría la autonomía de sus bombarderos. De modo que el peso del combate recaería sobre las Luftflotten 2 y 3. Entre las dos podían reunir 828 bombarderos medianos bimotores, 280 bombarderos Stuka de vuelo en picado, 760 cazas de un solo motor Messerschmitt 109, 220 cazas bimotores Messerschmitt 110 y 140 aviones de reconocimiento. Contra esta fuerza, Inglaterra, que había sufrido fuertes pérdidas en la Batalla de Francia, sólo podía oponer 603 Hurricane y Spitfire.

Göring eligió al coronel Johannes Fink para dirigir las batallas sobre el Canal. Fink, un veterano aviador de 50 años de edad, estaba al mando del *Kampfgeschwader 2* y aún participaba en misiones a la cabeza de este grupo de bombarderos de unos 100 aviones. Fink puso a otro canoso guerrero del aire, el coronel Theo Osterkamp, de 48 años, al frente de la unidad de cazas. Conocido afectuosamente como *Onkel* Theo (tío Theo), Osterkamp había derribado 32 cazas aliados durante la I Guerra Mundial, y por su valentía se le había otorgado el *Pour le Mérite*, la codiciada Blue Max.

Los cazas y bombarderos que tomarían parte en las batallas del Canal habían sido reparados tras la campaña francesa y estaban siendo trasladados de los depósitos de mantenimiento a sus bases de operaciones. Algunos de los cazas de la Luftwaffe estaban estacionados cerca de Calais, a apenas 35 kilómetros de Dover, al otro lado del Canal; los demás estaban dispersos en distintas bases de la península de Cherburgo, desde donde había que cruzar unos 130 kilómetros de mar antes de llegar a las islas británicas. Los bombarderos, que tenían una autonomía de vuelo mucho mayor, estaban estacionados en bases del interior.

Las instrucciones de Göring a Fink y a los comandantes de la Luftflotte eran precisas: debían cerrar el Canal a los barcos británicos, en su mayoría vapores costeros y carboneros —el carbón que transportaban era de primera necesidad para los hogares ingleses y para los hor-

nos industriales—, que llegaran del norte. Se esperaba que, en el proceso, limpiaran los cielos de cazas enemigos, despejando así el camino para la invasión.

Fink y los otros diseñaron el plan táctico para atraer a la RAF al combate. Los radares alemanes identificarían los convoyes cuando empezasen su recorrido Canal abajo. Los bombarderos despegarían y se unirían a los cazas de la escolta a altitudes comprendidas entre los 4.500 y 7.600 metros, dependiendo de la nubosidad. Luego los aviones de la Luftwaffe cruzarían el Canal, bombardearían los barcos y atacarían a los cazas de la RAF que acudiesen en defensa de los navíos.

La batalla por el Canal empezó en la lluviosa mañana del 10 de julio de 1940. Poco después del alba, uno de los aviones de reconocimiento Dornier 17 de Kesselring emergió de un cúmulo de nubes a escasa distancia de Yarmouth cuando un Spitfire en misión de patrulla se le abalanzó encima y abrió fuego. El piloto del Dornier puso los motores a toda marcha y escapó internándose en una nube cercana.

A este solitario avión de reconocimiento le siguieron rápidamente más de 50 Dornier 17 y Messerschmitt 109 de la Luftflotte 2 de Kesselring. Los intrusos irrumpieron en un claro de nubes sobre el Canal y pusieron rumbo a un convoy que se aproximaba a Yarmouth. Los pilotos estaban ansiosos por un enfrentamiento con los ingleses. Éste se produjo rápidamente, pero el resultado distó mucho de ser lo que los alemanes tenían en mente. Ocho Spitfire que realizaban una patrulla de rutina desde su base en Manston, en el estuario del Támesis, se lanzaron sobre los invasores; en la confusa refriega que siguió, un Spitfire descargó una ráfaga de ametralladora sobre un Dornier y lo mandó directo al mar; luego, dos Messerschmitt chocaron entre sí y también cayeron al agua. Los pilotos alemanes abandonaron la batalla, y el convoy pudo seguir su viaje indemne.

Aquella mañana, bombarderos alemanes atacaron otros convoyes aislados, hundiendo un pequeño buque de carga pero perdiendo un Messerschmitt 109 bajo la metralla de un ágil Spitfire. Luego, a la una del mediodía, ciñéndose al plan, Fink pidió a la Luftflotte 2 que atacara otro convoy que navegaba por el estrecho de Dover. Los alemanes enviaron al Canal una flota de 20 Dornier 17, 20 Messerschmitt 109 y 30 cazas bimotores Messerschmitt 110.

Cuando los 70 aviones se aproximaban al convoy, el comandante de los cazas de la Luftwaffe, capitán Hannes Trautloft —un duro veterano del combate aéreo sobre España y Francia— divisó seis Hawker Hurricane que se acercaban a gran velocidad. Trautloft, convencido de que los Hurricane recibirían refuerzos, mantuvo intactas sus formaciones. Minutos más tarde, al primer grupo de defensores británicos se le unieron 30 Spitfire y Hurricane. Los pilotos de los Messerschmitt 110 observaron alarmados cómo una formación de Spitfire se situaba a mayor altura. Los aviadores alemanes ya lo habían visto, y sabían que batirse en duelo con los ágiles Spitfire de ocho ametralladoras a bordo de los pesados Messerschmitt 110 era llamar al mal tiempo. Los Messerschmitt formaron un círculo protector, cada caza tocándole la cola al otro.

Los Spitfire dejaron a los Messerschmitt dando vueltas inútilmente y fueron, con los Hurricane, a por los bombarderos, derribando, en el camino, tres Messerschmitt 109. Luego, el teniente Walter Oesau, otro veterano de la Guerra Civil española, destruyó dos Spitfire en un par



Fotografiado desde la cabina de un caza de la Luftwaffe sobre los acantilados de Dover, un Hurricane de la RAF se tambalea en el aire tras perder un ala (arriba, a la derecha) por el fuego alemán. El piloto (arriba) ya ha saltado, y el paracaídas se abre sobre su cabeza.

de minutos; Oesau le pisaba los talones a un tercer Spitfire, disparando, cuando el caza británico colisionó frontalmente con un Messerschmitt 109, produciendo una espectacular explosión. La batalla se interrumpió sólo cuando los cazas alemanes, que se estaban quedando sin combustible, pusieron rumbo a sus bases.

Al día siguiente, 11 de julio, les tocó el turno a los impacientes pilotos de la Luftflotte 3, de Sperrle. Especialmente ansiosos estaban los aviadores del Fliegerkorps VIII, a quienes les llegaría la primera oportunidad de dirigir sus Junkers 87 Stuka contra barcos ingleses. El animoso comandante de la unidad, general Wolfram von Richthofen, había visto a sus Stuka sembrar el terror desde su introducción en la Guerra Civil española, y estaba seguro de que volverían a repetir sus proezas en la batalla contra Inglaterra.

Poco después de las 8.00 —y de que un avión de reconocimiento Dornier 17 derribara a un Hurricane atacante—, 10 Stuka de Richthofen, escoltados por 20 Messerschmitt 109, se preparaban para lanzarse

sobre un pequeño convoy que navegaba cerca de la costa inglesa. Pero el ataque fue interrumpido por un trío de Hurricane que, contra todo pronóstico, se enfrentó al enjambre de aviones alemanes. Un Messerschmitt 109 derribó un caza inglés sobre el Canal, y luego los Stuka se lanzaron en picado hacia los barcos, sólo para ser atacados por seis Spitfire recién llegados. Dos Spitfire cayeron derribados, pero no antes de que los Stuka fueran obligados a dispersarse, dejando intacto al convoy.

Más tarde, aquella mañana, el cielo del Canal se llenó de nubes, y no fue sino hasta las primeras horas de la tarde cuando los pilotos de Richthofen volvieron a la carga, esta vez con 15 Junkers 87 y una escolta de 40 Messerschmitt 110. Su destino era Portland, uno de los puertos más grandes de las islas británicas y el punto más occidental que hasta entonces los alemanes habían intentado penetrar. Los pilotos alemanes esperaban que los ingleses realizasen un gran esfuerzo para defender las embarcaciones del puerto, de modo que se sorprendieron cuando sólo seis Hurricane estacionados en la cercana Tangmere respondieron al desafío. Los defensores descendieron desde una altitud superior, evitando el contacto con los lentos Messerschmitt para enfrentarse con los Stuka, dos de los cuales se precipitaron al agua. Una vez más, los atacantes se dispersaron sin infligir daños serios a sus objetivos.

A las 18.00 horas, una docena de Heinkel 111 escoltados por idéntico número de Messerschmitt 110 se abrieron camino hasta Portland y consiguieron lanzar sus bombas sobre las embarcaciones y los muelles, pero en el camino de vuelta a casa varios fueron derribados sobre el Canal por decididos pilotos de Hurricane.

Fink y Osterkamp no se dejaron desanimar. Durante los primeros días de la batalla se contentaban con sondear las defensas inglesas. La RAF respondía a los desafíos de de los alemanes, pero en número mucho menor al previsto por los comandantes. De hecho, el número de cazas que respondía a los ataques de la Luftwaffe era tan reducido, que algunos alemanes empezaron a creer que la RAF se estaba quedando sin Spitfire y Hurricane.

El hecho es que el envío de números reducidos de cazas para proteger los navíos formaba parte de una política deliberada del teniente general Sir Hugh Dowding, comandante en jefe del Mando de Cazas de la RAF. Dowding estaba decidido a ahorrar cazas para días peores, y había decretado que los convoyes recibiesen escasa protección de cazas, o ninguna, llegado el caso. Convencido de que pronto la Luftwaffe empezaría a atacar objetivos dentro de la isla, Dowding no estaba dispuesto a desperdiciar sus preciosos cazas para proteger cargamentos de carbón que también se podían transportar por tren (como terminó haciéndose).

Aun en números tan reducidos, los ingleses siguieron infligiendo grandes pérdidas a los alemanes. Nadie lo sabía mejor que Trautloft, cuya unidad de cazas empezó la batalla con 40 Messerschmitt 109 y una semana después sólo contaba con 15 aviones operativos. Pero Trautloft estaba lejos de rendirse. El 19 de julio, reforzado con cazas nuevos y pilotos de refresco, despegó al mando de 25 Messerschmitt 109, y después de una misión de escolta de bombarderos sin incidentes, se lanzó a buscar pelea.

Al cabo de un rato, escuchó por los cascos la voz de uno de sus pilotos: «Allá abajo, a la derecha, exactamente sobre la costa.» Trautloft miró hacia abajo y vio nueve aviones monomotores ingleses al sur de la ciudad costera de Folkestone «volando en estrecha formación, casi como si estuviesen desfilando».

Eran Boulton-Paul Defiant del 141º Escuadrón de la RAF, enviados al sur desde Escocia 10 días antes. El Defiant era un caza peculiar, armado con cuatro ametralladoras de calibre .303 montadas en una torreta de acción mecánica detrás de la cabina. Pero el avión no tenía armas delanteras, y bromistas de la RAF habían observado que el Defiant debía pasar un avión alemán antes de atacarlo.

Trautloft echó un vistazo hacia arriba para cerciorarse de que los Defiant no actuaban como señuelos para un ataque de aviones Spitfire desde mayor altura. Luego, a las 13.43, dio orden de empezar el ataque. Eligió uno de los últimos Defiant de la formación, se acercó a 130 metros y abrió fuego con su cañón de 20 mm y sus dos ametralladoras. Las torretas del Defiant giraron y los artilleros respondieron al mismo tiempo. Pero Trautloft se abrió paso entre las balas trazadoras. Más tarde, proporcionó una descripción gráfica de la experiencia: «Un espectáculo de fuegos artificiales. De pronto sentí un golpe en algún lugar de mi Messerschmitt, pero oí un estallido y comprendí que el avión enemigo estaba perdido. Vi una delgada cinta de humo bajo su fuselaje y, luego, súbitamente, el enemigo era una sola bola roja de fuego precipitándose.» Trautloft se alejó en busca de otra víctima, pero lo único que vio fue aviones Defiant cayendo y girando fuera de control.

Pero su entusiasmo duró muy poco. La cabina se llenó de olor a aceite caliente y la aguja del indicador de temperatura del radiador superó el máximo permitido. Averiado el motor, Trautloft puso rumbo a Francia, seguido por otro Messerschmitt 109 con problemas similares. La quejumbrosa máquina de Trautloft alcanzó la costa francesa a 180 metros de altitud. Logró esquivar los riscos para realizar un aterrizaje forzoso en su base aérea, cerca del pueblo de Saint-Inglevert.

Aquel día, Trautloft y sus hombres habían realizado un buen trabajo: seis de los nueve Defiant derribados y un séptimo tan dañado que nunca más volvió a volar. El 141º Escuadrón dejó de existir como unidad de combate, y los Defiant fueron retirados de la línea de batalla de la RAF.

A medida que se alargaba la batalla del Canal de la Mancha, aumentaba su ferocidad. Poco antes del mediodía del 25 de julio, Fink salió de su puesto de comandancia en Cap-Gris-Nez, cerca de Calais, y dirigió sus poderosos binoculares hacia un convoy inglés de 21 barcos que descendía por el Canal. Encima de él, un ala entera de 40 Messerschmitt 109 de Kesselring se congregó en el límpido cielo, descendió casi hasta la altura de las olas y cruzó el Canal para apoyar un ataque de aviones Stuka contra los navíos.

Los Messerschmitt de vuelo rasante se atrajeron a un grupo de Spitfire para entablar un combate. Pero el piloto de un 109 erró los cálculos, perdió demasiada altura y se elevó demasiado tarde; su caza se hundió en el mar. Los cazas alemanes e ingleses se quedaron pronto sin combustible y pusieron rumbo a casa para repostar y rearmarse. Ese

era el momento que habían estado esperando los Stuka: 60 de éstos se abatieron sobre el convoy desprotegido, hundiendo seis barcos. Pero aún quedaban muchas naves a flote, y la batalla continuó durante el resto de la tarde. Sobre el convoy convergieron olas sucesivas de Spitfire, Hurricane, Stuka, Dornier, Junkers 88 y Messerschmitt 109. Cuando acabó la batalla, otros seis barcos flotaban averiados, y tres de ellos fueron hundidos del todo por lanchas torpederas alemanas. En el fonde del Canal yacían 16 aviones de la Luftwaffe, pero también siete cazas de Dowding.

Tres días más tarde, se sumó a la batalla el mayor Werner Mölders, el nuevo comandante de la *Jagdgeschwader 51*, grupo compuesto por unos 100 cazas. Mölders apenas tenía 28 años de edad, pero su seria conducta le había ganado el apodo de «Papá». Había derribado 14 aviones republicanos durante la Guerra Civil española y en la Batalla de Francia se había cobrado 25 aviones franceses y británicos, pese a que sufría de mareos crónicos. Derribado él mismo por un caza Dewoitine francés, Mölders había pasado un período corto como prisionero en Francia hasta su repatriación. Mölders estaba ansioso por entrar en acción. Había estado fuera de combate más de siete semanas, viendo cómo otros pilotos acumulaban victoria tras victoria en la batalla del Canal.

El domingo por la tarde, Mölders encabezó un ala de más de 30 Messerschmitt 109 en una incursión al norte de Dover, con la esperanza de que sus mareos no interfirieran en su primer enfrentamiento con la RAF sobre la Isla. Mölders y sus camaradas se toparon con un grupo de Spitfire que volaban a baja altura, uno de los cuales derribó el mayor. Como más tarde recordó: «Me encontré en medio de un puñado de ingleses y estaban furiosos conmigo. Todos se abalanzaron contra mí, y ésa fue mi suerte. Al tratar de ganarse unos laureles baratos a expensas de un solo alemán, se interpusieron unos a otros.»

Mölders se libró del enredo aéreo y se pegó a la cola de un Spitfire que, esperaba, se convertiría en su víctima número 27 de la Guerra. Desafortunadamente para Mölders, había elegido al líder del 74.º Escuadrón, Adolph Gysbert «Marinero» Malan, un corpulento surafricano de 30 años que estaba camino de hacerse con su víctima número 35. Malan había derribado un Messerschmitt antes de advertir que Mölders le pisaba los talones. Luego realizó un giro muy cerrado, y Mölders vio cómo Malan desaparecía ante sus ojos. Malan se situó detrás del Messerschmitt 109 de Mölders y abrió fuego con sus ocho ametralladoras Browning. Puntos de fuego bailaron alrededor del caza alemán. «Las balas alcanzaron mi avión», contó Mölders. «El radiador y el depósito estaban seriamente dañados y tenía que huír cuanto antes.» Realizó una maniobra y descendió en picado, consiguiendo alcanzar la costa francesa con el motor sobrecalentado. El tren de aterrizaje se negó a bajar, y Mölders aterrizó sobre la panza del avión en un campo abierto.

Pese a su ferocidad, la batalla sobre el Canal se libró con una cantidad sorprendente de caballerosidad. En una acción, los pilotos de dos Messerschmitt 109 volaron en pedazos el Hurricane del subteniente John

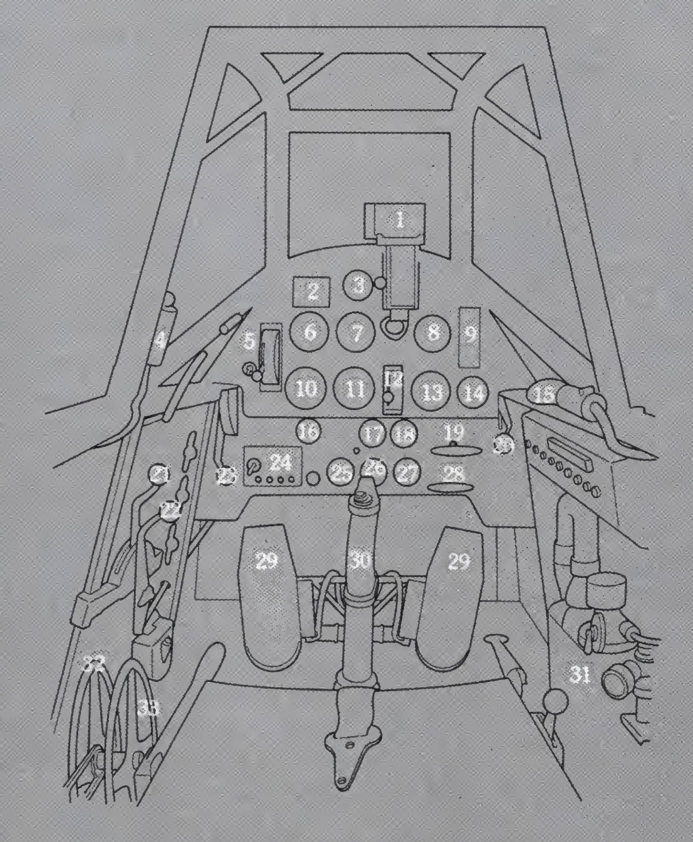
La cabina de un Messerschmitt 109

La cabina de un Messerschmitt 109 era una estación de batalla estrecha pero eficaz. Con la cubierta cerrada, un piloto apenas tenía espacio para girar la cabeza, pero los mandos e instrumentos estaban siempre a mano. Estaba adecuadamente armado para enfrentarse a lo mejor de los aviones aliados. Aún así, el Messerschmitt tenía unos años de antigüedad, y no contaba con muchos de los refinamientos introducidos en modelos posteriores del Eje y de los Aliados.

Los mandos de vuelo eran, en su mayor parte, similares a los de otros cazas, viejos o nuevos. Un movimiento de adelante hacia atrás en la columna de control (30 en el diagrama inferior) manipulaba los timones de profundidad, que inclinaban o elevaban el morro, mientras que un movimiento hacia los lados manipulaba los alerones; unos pedales con correas para sujetar los pies (29) movían el timón de mando. Un dispositivo de balanceo —una rueda (33) que doblaba las lengüetas del timón de profundidad— permitía al piloto controlar la inclinación del avión, y una rueda separada (32) le permitía subir y bajar los alerones.

El tablero de instrumentos, aunque dispuesto de manera distinta que la configuración en T estándar en los aviones aliados, era lógico y fácil de seguir. Los instrumentos de vuelo —altímetro (6), compás (7), indicadores de viraje y de velocidad del viento (11, 10)— estaban agrupados en un tablero protector a prueba de golpes debajo del parabrisas frontal. Los instrumentos de lectura del motor (8, 13, 14, 16, 17, 25, 26, 27), una radio (24) y los principales controles de velocidad (18, 19, 28) estaban situados más abajo. Era notable la ausencia de instrumentos como la brújula giroscópica (el girocompás) y el horizonte artificial. De ahí que el Messerschmitt estuviera insuficientemente equipado para volar bajo condiciones instrumentales.

1. Mira de disparo
2. Tabla de restricciones de vuelo
3. Reloj
4. Luz
5. Interruptor de encendido
6. Altímetro
7. Compás
8. Indicador de presión de combustible
9. Tabla de desviación de compás
10. Indicador de velocidad de aire
11. Indicador de viraje
12. Control de paso de la hélice
13. Tacómetro
14. Indicador de paso de la hélice
15. Luz ultravioleta
16. Reóstato
17. Indicador de presión del aceite
18. Indicador velocidad de aterrizaje
19. Indicador selector de velocidad
20. Control filtro-bomba
21. Control mezcla combustible
22. Palanca del gas
23. Palanca de combustible
24. Radio
25. Indicador de nivel de combustible
26. Indicador de temperatura del aceite
27. Indicador de temperatura del radiador
28. Palanca de cambio de velocidades de aterrizaje de emergencia
29. Pedales del timón de mando
30. Columna de control
31. Aparato de oxígeno
32. Rueda de alerones
33. Rueda de giro



La cabina del Messerschmitt 109 estaba cerrada por una incómoda cubierta que había que levantar hacia estribor y que dificultaba el lanzamiento en paracaídas.



Simpson frente a la costa del sur de Inglaterra; Simpson, herido en un pie, saltó en paracaídas desde 4.800 metros de altura. Los fuertes vientos lo empujaron hacia tierra firme, y mientras descendía indefenso vio cómo uno de los pilotos alemanes volaba en círculos a su alrededor. Simpson conocía las reglas: los pilotos que descendían en paracaídas sobre su propio territorio eran considerados juego limpio..., aterrizarían y volverían a volar. El piloto alemán fue cerrando el círculo hasta que Simpson pudo ver los detalles de su rostro. El británico se preparó para la breve ráfaga de metralla que acabaría con su vida, pero el piloto alemán le hizo una seña de despedida con la mano y se alejó. Simpson descendió a salvo sobre una parcela de pepinos.

En otra ocasión, el piloto de la Luftwaffe Erich Rudorffer se batió sin éxito con unos Hurricane sobre Dover, luego abandonó el combate y puso rumbo a casa. Divisó a un Hurricane que volaba en la dirección opuesta dejando una estela de humo blanco tras de sí. «Volé a su lado», relató Rudorffer después de la Guerra, «lo escolté hasta Inglaterra y luego me despedí. Unas semanas después me ocurrió lo mismo. Eso nunca habría pasado en Rusia. Nunca.»

Hacia finales de julio, Hitler se empezaba a impacientar por la falta de progresos de la Luftwaffe. El 1 de agosto, desde su refugio en la cima de Berchtesgaden, emitió su Directiva N.º 17 para la Conducción de la Guerra: «Con el objeto de establecer las condiciones necesarias para la conquista final de Inglaterra, pretendo continuar con la guerra aérea y naval contra Gran Bretaña de manera más intensa que hasta la fecha». Sobre la Luftwaffe se cargó la responsabilidad de acabar con la RAF «con todos los medios a su alcance y lo antes posible». Esta escalada aérea empezaría «el 6 de agosto o poco después».

El mismo día, Göring convocó a los comandantes de la Luftwaffe a una conferencia en La Haya, capital de Holanda. «Todo aquel que tuviera un nombre o rango digno de mención estaba allí», recordó más tarde Theo Osterkamp. «Como el día era magnífico, la reunión se celebró en el jardín. "El de hierro" apareció en un nuevo uniforme ceremonial blanco.»

Göring les dirigió un discurso ampuloso. «El Führer», dijo, «me ha ordenado aplastar Inglaterra con la Luftwaffe. Mediante una serie de durísimos golpes pretendo poner al enemigo, cuya moral no podría estar peor, de rodillas a corto plazo, de modo que nuestras tropas puedan desembarcar en la Isla sin ningún riesgo.»

Estaba claro que la estrategia previa de la Luftwaffe había sido un fracaso. La Guerra sobre el Canal se había cobrado 286 aviones alemanes, incluidos 105 cazas, mientras que los británicos habían perdido 148 Spitfire y Hurricane. La RAF estaba demostrando ser un oponente mucho más duro que lo que la Luftwaffe había previsto, y los servicios de espionaje alemanes habían subestimado la capacidad de producción de cazas de los ingleses. En consecuencia, la producción de Messerschmitt 109 continuaba a un ritmo lento de tiempos de paz. En junio de 1940, de las líneas de ensamblaje de la principal planta de fabricación, en Augsburgo, sólo salieron 164 Messerschmitt 109, mientras



Acribillado por balas de un Messerschmitt 109, un Hurricane da vueltas en espiral sobre el sur de Inglaterra en septiembre de 1940. La foto fue sacada por cámaras automáticas instaladas en el avión alemán para registrar el combate para su utilización posterior en la confirmación de las victorias y en el entrenamiento de cadetes.

que los británicos fabricaron 446 Hurricane y Spitfire. En julio, cuando los combates —y las pérdidas— se intensificaron, la RAF recibió otros 496 cazas; la Luftwaffe apenas obtuvo 220. Los ingleses estaban produciendo el doble que los alemanes.

Osterkamp informó a Göring que, a su entender, el Mando de Cazas de la RAF podía permitirse 11 nuevos escuadrones de cazas, todos equipados con Spitfire.

Göring respondió enfadado:

—¡Es absurdo! Nuestra información es excelente, y estoy perfectamente al tanto de la situación. El Messerschmitt es muy superior al Spitfire, porque los ingleses tienen miedo de enfrentarse a nuestros aviones.

Osterkamp respondió pacientemente que cuando los cazas británicos habían evitado enfrentarse a los cazas alemanes, había sido para concentrarse en atacar a los bombarderos.

—¡Es lo mismo! —espetó Göring.

El 5 de agosto, Göring convocó a Kesselring, Sperrle, Stumpff y el mariscal de campo Erhard Milch, su lugarteniente, en Karinhall, la opulenta casa señorial de Göring a 60 kilómetros al noroeste de Berlín. Esta vez, el mariscal del Reich estaba de magnífico talante, ofreciendo brandy y cigarros a todo el mundo. En habitaciones decoradas con exuberantes tapices y óleos con marcos dorados de desnudos, los comandantes de la Luftwaffe debatieron acerca de los medios para llevar a cabo la última directiva del Führer. Sperrle quería que se bombardeara los puertos, mientras que Kesselring proponía un poderoso ataque a Londres que atraería a la RAF para una batalla de aniquilación. Göring les recordó que el Führer había prohibido expresamente los ataques a puertos en el sur de Inglaterra, ya que se necesitarían para el *León Marino*, y que una escalada de ataques de terror a Londres y a otras ciudades importantes era una opción que requería órdenes directas del propio Hitler.

Göring tomó una decisión final. La Luftwaffe volvería a la táctica básica que tanto éxito había tenido en Polonia y Francia: destruir las fuerzas aéreas del enemigo en tierra —o al menos eliminar sus bases de cazas más importantes—, al tiempo que se derribaba cualquier avión que consiguiese despegar. Era un plan ambicioso. El primer día del nuevo asalto, bombarderos de la Luftwaffe, fuertemente escoltados por cazas, entrarían en territorio inglés para atacar las bases aéreas de avanzada del Mando de Cazas. El segundo día se descargarían bombas de saturación sobre aeródromos de Londres. Estas mismas bases que protegían el corazón de Londres serían objeto de ataques el tercer día. Para el cuarto día, el Mando de Cazas debería estar acabado como fuerza efectiva. Establecida la supremacía aérea, la Luftwaffe estaría en condiciones de destruir el resto de la Royal Air Force —sus bases de bombarderos e instalaciones del Mando de Costas— a tiempo para lanzar sin oposición el *León Marino* el 15 de septiembre, seis semanas después.

Para fijar la fecha del inicio de la nueva ofensiva aérea, Göring pidió informes a sus meteorólogos. Sus previsiones indicaban que el 10 de agosto era el día más propicio para asestar el primer golpe, y Göring dio al inicio del asalto el nombre en clave *Adlertag*, o Día del Águila.

Si todo salía según los planes, la invasión de Inglaterra podría empezar en la fecha prevista.

Doscientas cincuenta mil soldados alemanes aguardaban preparados a lo largo de la costa francesa el momento de la invasión. Ahora estaba en manos de la Luftwaffe despejar los cielos de defensores británicos. Kesselring y Sperrle podían enviar unos 2.000 aviones a la batalla, incluidos 929 cazas, 875 bombarderos medianos y 316 Stuka. Dispuestos contra esta imponente flota aérea alemana había 700 Spitfire y Hurricane operativos; cerca de la mitad de los pilotos que volarían estos cazas eran reemplazos que nunca se habían enfrentado al enemigo.

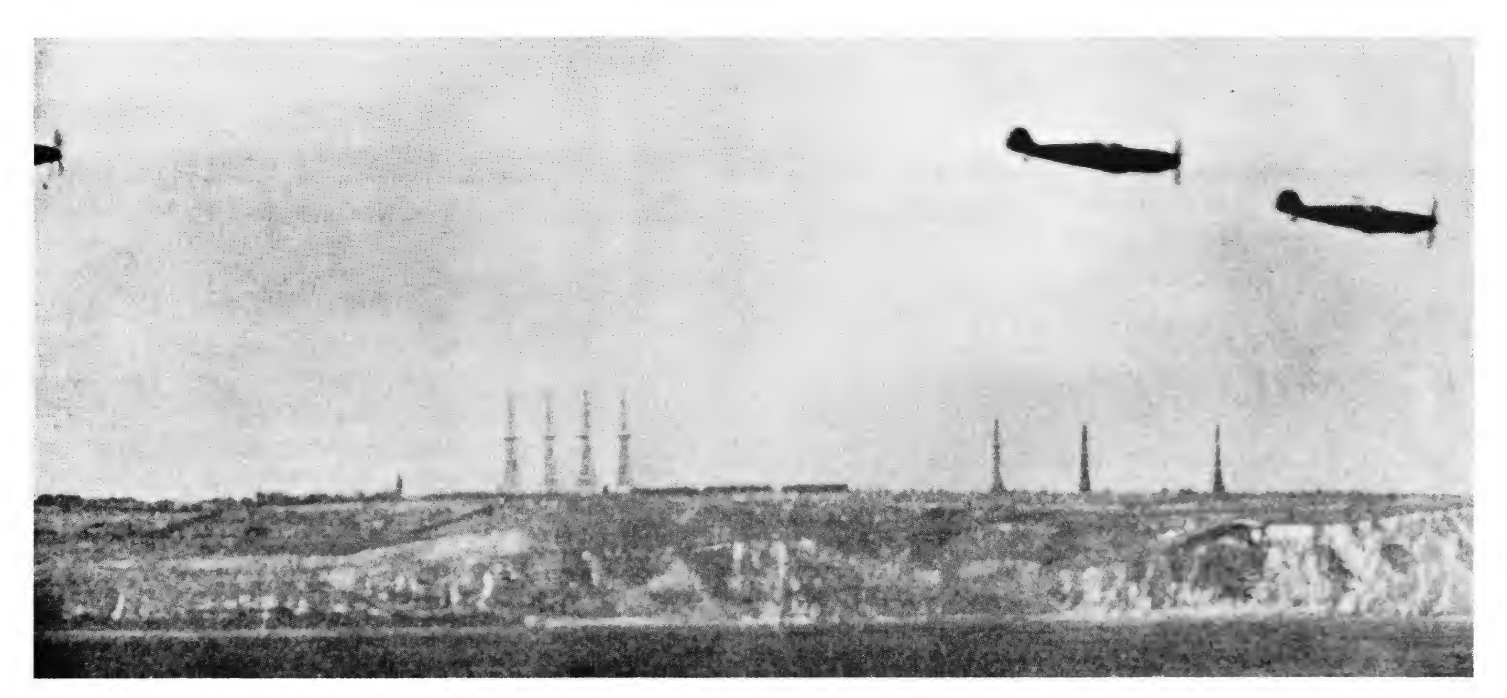
A medida que se acercaba el Día del Águila, los aviones de reconocimiento meteorológico Focke-Wulf 200 empezaron a traer malas noticias del Atlántico. El mal tiempo se cernía sobre el Canal. Göring pospuso a regañadientes el Día del Águila para el 13 de agosto. Al mismo tiempo, ordenó un asalto preliminar contra algunas bases clave de la RAF y la cadena de estaciones de radar dispuestas a lo largo de las costas meridional y oriental de Inglaterra. Los alemanes habían descubierto hacía poco que estas instalaciones proporcionaban a la RAF una alarma anticipada de la aproximación de formaciones de la Luftwaffe; su destrucción era vital para el éxito de la futura ofensiva.

Entre los atacantes de la Luftflotte 2 de Kesselring figuraba una nueva unidad, el Grupo Experimental 210, comandado por el capitán Walter Rubensdörffer, de 30 años de edad. Los tres escuadrones de Messerschmitt 109 y 110 del grupo habían sido modificados para cargar hasta 450 kilos de bombas. Durante varias semanas, estos cazabombarderos especiales habían estado atacando barcos británicos; ahora sus blancos serían las estrechas torres de radar de la costa inglesa.

Los escuadrones de Rubensdörffer empezaron a cruzar el Canal poco después de las 9.00 del 12 de agosto. A escasos kilómetros de la costa, se separaron en busca de sus propios objetivos, soltando bombas sobre las estaciones de radar de Dover, Rye, Pevensey y el condado de Kent. Luego, sin ser alcanzados por el fuego enemigo, los aviones regresaron a Calais para repostar y rearmarse. Habían averiado tres estaciones de radar, si bien no habían conseguido derribar ninguna de las estructuras de acero de 105 metros de altura.

En otro ataque ese mismo día, Sperrle envió Stuka y Junkers 88 bimotores, protegidos por escoltas de cazas, contra el puerto de Portsmouth, en la costa sur de Inglaterra, y contra la estación de radar de Ventnor, en la cercana Isle de Wight. Quince Junkers 88 llegaron sin contratiempos hasta la isla y descargaron sobre Ventnor ocho toneladas de bombas; las instalaciones de radar de Ventnor quedaron fuera de servicio 11 días.

La segunda parte del plan de Göring empezó esa tarde cuando Fink —una vez más al mando de su propio grupo de Dornier 17— se unió al Grupo Experimental 210 en un ataque contra la base del Mando de Cazas en Manston. El teniente Martin Lutz, del Grupo Experimental, descendió con su escuadrón de Messerschmitt 110 a 300 metros para bombardear el campo en el que los pilotos corrían hacia sus Spitfire. «Los cazas estaban alineados», contó Lutz. «Nuestras bombas les cayeron encima.»



Los mástiles de 105 metros de altura de las estaciones de radar de Dover se alzan detrás de dos Messerschmitt 109 en una fotografía alemana de 1940 tomada con una lente de gran potencia desde el otro lado del Canal. Las estructuras eran tan difíciles de alcanzar por las bombas que ni una sola fue derribada durante un ataque a fondo de la Luftwaffe a cuatro estaciones el 12 de agosto de 1940.

Otros grupos de la Luftwaffe continuaron llevando a cabo ataques contra bases aéreas de avanzada de la RAF, incluidas Lympne y Hawkinge —en la costa del Canal, frente a Calais— hasta el anochecer. Los comandantes alemanes creían estar ante una victoria. Pero los británicos ya estaban volviendo a poner en funcionamiento tres de las estaciones de radar alcanzadas. Estarían listas para el día siguiente, el Día del Águila.

La mañana del 13 de agosto, temprano, el jefe del Estado Mayor de la Luftwaffe, general Hans Jeschonnek, estudió el último parte meteorológico, que auguraba un buen bombardeo sobre el sur de Inglaterra. Luego, un avión de reconocimiento meteorológico Dornier 17 enviado poco antes del alba volvió a Francia, y el piloto informó que las condiciones climáticas estaban empeorando; el Día del Águila se inauguraría con niebla y llovizna sobre todos los condados surorientales. Jeschonnek cogió el teléfono y se lo hizo saber a Göring, quien de inmediato pospuso la operación hasta media tarde. Su orden llegó a todos los grupos de Sperrle..., pero no alcanzó a Fink, en su base de Arras.

Poco después de las 5.00, Fink se acomodó en el asiento del piloto de su viejo Dornier 17 y despegó en dirección al Canal a la cabeza de otros 73 bombarderos Dornier cuyo objetivo era la base aérea de la RAF en Eastchurch, en el banco meridional del estuario del Támesis. Fink pudo ver un ala de más de 30 Messerschmitt 110 concentrándose a la distancia para escoltarles hasta el objetivo. Al frente de los cazas estaba un guerrero del aire en quien Fink confiaba absolutamente, otro «viejo zorro» como él, el teniente coronel Joachim Huth, que había perdido una pierna en la I Guerra Mundial.

Poco después de despegar, Huth y los pilotos de los otros Messerschmitt 110 recibieron la orden de volver. Una vez más, la orden no llegó a Fink, cuyos bombarderos continuaron volando hacia Inglaterra. Huth intentó advertir a Fink por radio, pero no pudo hacer contacto;

el Servicio de Señales de la Luftwaffe no había dotado a los Dornier de los receptores adecuados para sus longitudes de onda. El exasperado Huth voló hasta la formación de Fink, realizando maniobras ante sus ojos, intentando hacer señales a Fink y a los otros para que volvieran. Fink se extrañó por las bufonadas de Huth pero mantuvo el ritmo. Pronto el cielo se cubrió de nubes, separando a los cazas y los bombarderos, y cuando los Dornier 17 de Fink emergieron a un claro, los Messerschmitt 110 habían desaparecido.

Los bombarderos de Fink llegaron a Eastchurch a 500 metros de altitud y soltaron sus bombas, destruyendo hangares, agujereando pistas y volando cinco aviones. Pero los aviones no eran los pretendidos cazas; eran bombarderos Blenheim. Los frecuentemente descuidados servicios de espionaje de la Luftwaffe habían señalado Eastchurch como una base del Mando de Cazas, cuando en realidad pertenecía al Mando de Costas; allí no había Spitfire ni Hurricane.

Lo que ocurrió después fue aún peor. La formación de Fink, ahora reducida tras el ataque, fue fustigada por cazas ingleses. Cinco bombarderos fueron derribados, y otros cinco aterrizaron en Francia en un estado demasiado calamitoso como para volver a volar. Fink bajó del avión furioso y llamó a Kesselring para pedir explicaciones por el increíble caos. Kesselring abandonó su cuartel subterráneo en cabo Blanc-Nez, cerca de Calais, y se trasladó a Arras para ofrecer disculpas en persona al encolerizado Fink.

El percance de Fink no fue sino un presagio de lo que ocurriría durante el resto de la jornada. Un grupo de unos 30 Junkers 88 debió permanecer en tierra debido a la orden de aplazamiento, pero ésta no llegó a la escolta de 23 Messerschmitt 110. Los pilotos de los cazas volaron hasta su objetivo, en Portland, donde un grupo de Hurricane derribaron a seis de ellos. Más tarde, 40 Stuka y un número similar de Messerschmitt 110 fueron interceptados por 13 Spitfire sobre la bahía de Lyme. En el fragor de la batalla, el subteniente de la RAF David Crook echó un vistazo hacia abajo y vio cinco Stuka cayendo en picado envueltos en llamas, «más o menos en formación».

Luego, a las cinco de la tarde, 52 Junkers 87 de los famosos Fliegerkorps VIII de Richthofen, junto con una escolta de Messerschmitt 109, se llegaron hasta la llanura de Salisbury e intentaron localizar unas bases aéreas ocultas por nubes espesas. Se dieron por vencidos y cruzaron el Canal de vuelta a casa, trayéndose sus bombas consigo. Richthofen fue el primero en admitir que su ataque «fue un fracaso».

El primer ataque perfecto de la Luftwaffe no tuvo lugar sino hacia pasadas las cinco de la tarde, al final del Día del Águila. Un *Geschwader* completo de unos 100 Messerschmitt 109 se adelantaron a 86 Junkers 87 para enfrentarse a un grupo de Spitfire sobre la base de Detling, cerca de Maidstone. Los Stuka, comandados por el capitán Brendt von Brauchitsch, atacaron Detling sin oposición. Los talleres, los comedores y la sala de operaciones volaron por los aires, y 22 aviones ingleses fueron destruidos en tierra. Luego los Messerschmitt 109 descendieron en picado a través de las columnas de humo y sobrevolaron la base en todas direcciones, disparando con cañones y ametralladoras. Murieron 67 personas, incluido el comandante de la base. Pero Detling, como la base que Fink había asaltado en Eastchurch, era del Mando de Costas y no tenía cazas.



Columnas de humo se alzan desde la base aérea de Kenley, tras un bombardeo de la Luftwaffe. En dos semanas de ataques contra los aeródromos de la RAF, entre el 24 de agosto y el 6 de septiembre, más de 460 Hurricane y Spitfire fueron dañados o destruidos.

Doce horas de batalla confusa y casi continua produjeron exagerados partes por ambos lados. La RAF sostuvo haber destruido 78 aviones alemanes y otros 33 sin confirmar; en realidad, la Luftwaffe sólo había perdido 46. Los pilotos de la Luftwaffe aseguraron haber derribado 88 cazas ingleses; en realidad, sólo 13 Spitfire y Hurricane habían sido abatidos, mientras que 47 aviones de entrenamiento, bombarderos y aviones de reconocimiento habían sido destruidos en tierra. El informe de la Luftwaffe afirmaba, además, que habían «destruido virtualmente ocho bases aéreas importantes», cuando la verdad era que ni una sola base del Mando de Cazas había quedado fuera de acción. Ahora el Alto Mando alemán se preparaba para otro gran asalto, el día 15, y, desde su puesto de comandancia en Karinhall, Göring ordenó que la Luftflotte 5, de Hans-Jürgen Stumpff, participara en la batalla.

Los escuadrones de Stumpff estaban desperdigados a lo largo de los territorios noruego y danés, donde el tiempo a finales del verano suele ser muy malo. El día del ataque el cielo estaba encapotado y llovía desde Stavanger, Noruega, hasta el sur de Gran Bretaña, y los pilotos de la Luftflotte 5 estaban convencidos de que que aquel día no se llevaría a cabo ninguna misión. Hacia mediados de la mañana, las nubes se habían disipado, y el cielo lucía diáfano y despejado. El ataque no había sido cancelado.

Stumpff había planificado un doble asalto, desde Noruega y Dinamarca. Para engañar a los ingleses, envió 20 hidroaviones Heinkel 115 hacia Escocia. El plan consistía en que, alertados por los radares, los cazas ingleses fuesen a interceptarlos, despejando el camino a 74 bombarderos Heinkel. La artimaña funcionó como Stumpff había previsto; los cazas de la RAF se elevaron en el aire para atacar a los hidroaviones. Pero, luego, los bombarderos y su escolta de 21 Messerschmitt 110 hicieron un error de navegación que los situó en el mismo espacio aéreo que los aviones anzuelo; se les abalanzó una docena de Spitfire que derribarón 15 aviones alemanes. Después de soltar sus bombas, algunos de los atacantes lograron abrirse paso hasta la costa.

Los Junkers 88 de Stumpff, que atacaban desde Aalborg, Dinamarca, volaron sin escolta, dependiendo únicamente de la velocidad y de sus

propias armas defensivas. Las 50 máquinas se abrieron camino hasta Driffield, al norte de la ciudad portuaria de Hull, donde 10 bombarderos Whitley fueron destruidos en tierra, pero tuvieron que enfrentarse a aviones Spitfire y Hurricane en una batalla desigual que vio siete Junkers 88 derribados; otros tres fueron alcanzados y realizaron aterrizajes forzosos en puntos distantes a lo largo de la costa europea.

Más al sur, Sperrle y Kesselring atacaron el sureste de Gran Bretaña a lo largo de la tarde y la noche del 15. Entre las unidades de la Luftwaffe que participaron en las acciones de aquel día contra la RAF estaba el Grupo Experimental 219, de Walter Rubensdörffer, que llevó a cabo una incursión a una base de aviones Hurricane en Martlesham Heath, cerca de Ipswich, dejando atrás una pista de aterrizaje destrozada y hangares, instalaciones de mantenimiento y suministros en llamas. Luego, Rubensdörffer y sus pilotos volvieron a su base, donde repostaron y se rearmaron.

A las 19.35, el grupo volvió a cruzar la línea costera británica, esta vez en dirección a una importante base de la RAF en Kenley, al sur de Londres. Esperando pillar desprevenidos a los ingleses acercándose desde una dirección inesperada, Rubensdörffer decidió conducir su fuerza de choque en un amplio arco alrededor del objetivo y atacar Kenley desde el norte. Pero errores de navegación le llevaron, no a Kenley, sino al aeródromo de Croydon en, Londres, donde el Grupo Experimental destruyó hangares y 36 aviones de entrenamiento. Sus bombas también alcanzaron casas vecinas, matando a 62 civiles.

Tras el ataque, dos escuadrones de Hurricane interceptaron a los aviones alemanes. Inferiores en número, los pilotos alemanes lucharon por ganar altitud y formaron un cerrado círculo defensivo; poco después, Rubensdörffer vio un trozo de cielo despejado y huyó en dirección a casa, seguido por cuatro de sus Messerschmitt 110. «Desaparecieron en la niebla», decía el informe de la unidad acerca de la acción sobre Croydon, «y no volvieron a ser vistos».

Los demás aviones del Grupo Experimental lucharon por abrirse paso a casa. Pero la pérdida de Rubensdörffer y los cuatro pilotos que le siguieron —presumiblemente derribados por agresivos Spitfire— elevó las pérdidas totales de aquel día de la Luftwaffe a 75 cazas y bombarderos. En cambio, la fuerza vital de los cazas de la RAF apenas se había visto reducida en 34 Spitfire y Hurricane. A la Luftwaffe le fueron mejor las cosas al día siguiente, en que perdió 38 aviones y destruyó 50 máquinas enemigas. Luego, el 18 de agosto, las fuerzas aéreas alemanas perdieron 71 aviones, incluidos cerca de 30 bombarderos Stuka. Al mismo tiempo, los atacantes infligieron serios daños a varias bases de la RAF y estaciones de radar, pero apenas lograron destruir 17 cazas británicos.

Al día siguiente, Göring volvió a reunir a sus comandantes en Karinhall. No ocultó su malestar por los escasos avances en la batalla aérea contra Inglaterra, pero también dio a conocer una nueva estrategia. Los ataques a las estaciones costeras de radar eran una pérdida de tiempo, y cesarían de inmediato. Desde ahora en adelante, se llevarían a cabo ataques tierra adentro, concentrándose en las bases aéreas del Mando de Cazas que rodeaban Londres, bases desde las que los Spitfire y Hurricane de la RAF eran dirigidos a la zona de combate por radio. Y de



De pie en la escalerilla ventral de un hidroavión Heinkel 59, un tripulante rescata el cuerpo sin vida de un aviador de la Luftwaffe. Los esfuerzos alemanes para rescatar a aviadores derribados sobre el mar incluían patrullas de búsqueda y una red de balsas salvavidas ancladas en el Canal de la Mancha.

ahora en adelante los Messerschmitt no volarían dispersos en busca de sus presas; su misión consistiría en proporcionar apoyo estrecho a las formaciones de bombarderos durante los asaltos a las bases británicas.

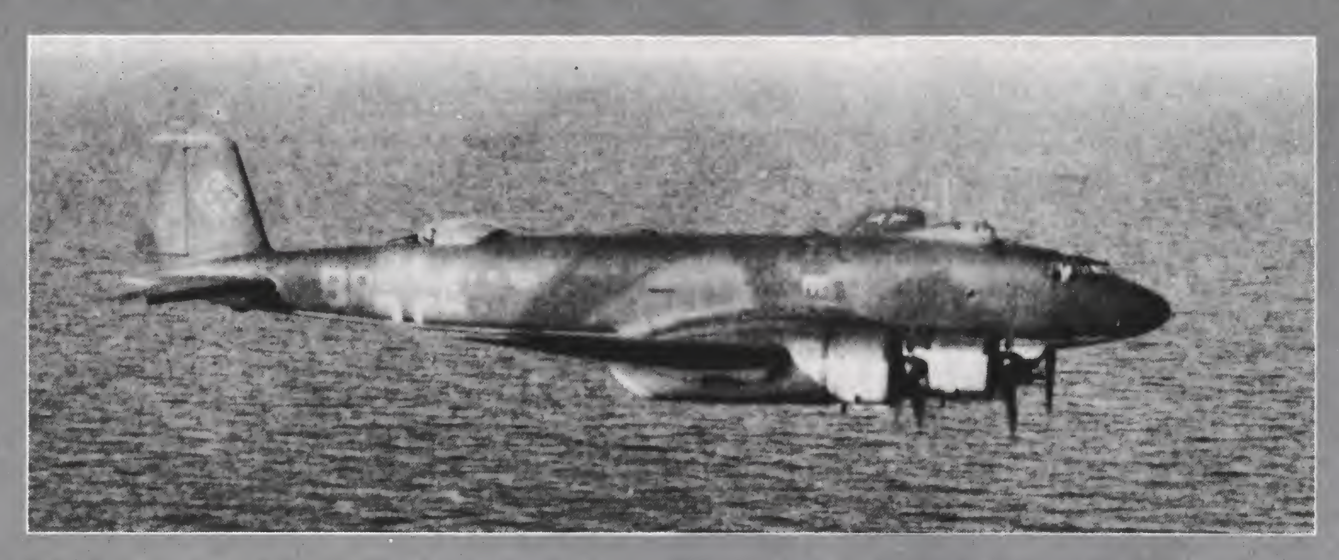
Los pilotos de la Luftflotte 2, de Kesselring, desempeñarían el papel principal en la nueva ofensiva —estaban mucho más cerca de Londres que los escuadrones de la Luftflotte 3, de Sperrle—, y todos los Messerschmitt 109 de Sperrle fueron transferidos al área del Pas-de-Calais, desde donde operarían con la Luftflotte 2.

En las semanas que siguieron, Kesselring intensificó los ataques que Göring había ordenado ejecutar sobre las bases del Mando de Cazas situadas en los alrededores de Londres —Biggin Hill, Kenley, Northolt, Duxford, Debden, North Weald, Hornchurch—, llevando a cabo hasta 1.700 salidas por día. En cuanto a los pilotos de los Messerschmitt 109, tuvieron que desempeñarse en condiciones penosas. Sus vuelos estaban seriamente limitados por un radio de operación de unos 160 kilómetros y, tras volar hasta las cercanías de Londres, les quedaba combustible suficiente, en el mejor de los casos, para 20 minutos de combate antes de poner rumbo a Francia. Muchos de ellos no lo consiguieron. El teniente Hellmuth Ostermann relató cómo él y otros 11 pilotos de Messerschmitt volvían a casa con la luz de alarma de combustible encendida en cada cabina. Uno tras otro, siete aviones tuvieron que perder altura y realizar un amaraje forzoso en las agitadas aguas del Canal. Ostermann y otros cuatro aterrizaron con los motores apagados en las playas francesas.

Pese a estos problemas, las tácticas de Kesselring empezaban a dar resultados. Ahora se estaban destruyendo más Spitfire y Hurricane de los que se podían reemplazar, y 231 de los pilotos más experimentados de Dowding estaban muertos, desaparecidos u hospitalizados. Estaban siendo substituidos por pilotos del Mando de Bombarderos, del de Costas y del de Entrenamiento, que llevaban a cabo unas horas de entrenamiento intensivo y eran enviados a combate. Seis de las bases aéreas del sector vital estaban seriamente dañadas y se veían incapaces de poner en el aire la suficiente cantidad de aviones como para interceptar las enormes formaciones que Kesselring les enviaba desde todas direcciones. El Mando de Cazas se tambaleaba, a la espera del golpe de gracia.

El 3 de septiembre, mientras 30 Dornier 17 bombardeaban con efectos devastadores la base aérea de North Weald, al norte de Londres, Göring, Sperrle Kesselring se reunían nuevamente, esta vez en La Haya, en un intento de precipitar el final de la batalla. Göring estaba provisto del último informe de los servicios de espionaje, según el cual desde el 8 de agosto se habían destruido 1.115 cazas ingleses. El exaltado Kesselring, que estaba de acuerdo con la cifra, le dijo a Göring que dudaba de que la RAF tuviera 100 cazas operativos. El realista Sperrle, cuyas formaciones seguían siendo diezmadas al cruzar el Canal, no dio crédito al informe y dijo que, a su entender, el Mando de Cazas estaba en condiciones de poner 1.000 Spitfire y Hurricane en el aire. En realidad, aquel día el Mando de Cazas poseía 621 aviones operativos.

Göring, optimista como siempre, se puso del lado de Kesselring y determinó que a partir de ahora la propia Londres padecería la furia de la Luftwaffe. Esto, creía él, atraería los restos del Mando de Cazas al cielo, donde serían rápidamente eliminados. Este plan se adaptaba



Tripulado por cinco hombres, el Cóndor iba armado con seis ametralladoras y llevaba cuatro bombas de 250 kg que lanzaba sobre blancos en el mar.

Un avión comercial que entró en la guerra

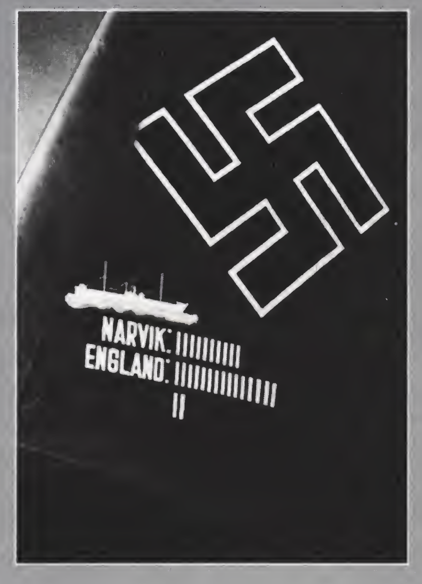
Apodado por Winston Churchill el «flagelo del Atlántico», el Condor Focke-Wulf 200 era una obra maestra de improvisación. Construido como avión de pasajeros capaz de volar sin escalas de Berlín a Nueva York, el Condor tenía mucha más autonomía que cualquier bombardero de la Luftwaffe. Los estrategas alemanes mandaron armar una flota de aviones Condor y los lanzaron contra los buques mercantes que mantenían a Gran Bretaña con vida después de Dunkerque.

Puesto que los convoyes de mercancías estaban escasamente defendidos, los aviones tuvieron éxito durante un tiempo. Realizando patrullas maratonianas desde la costa de Francia hasta la ocupada Noruega y actuando en colaboración con los submarinos alemanes, convirtieron el Atlántico norte en una zona extremadamente peligrosa para los barcos aliados. Entre agosto de 1940 y febrero de 1941, los Condor de una sola unidad hundieron 85 navíos aliados y un total de 363.000 toneladas.

Pero el avión no era lo bastante sólido para los rigores del combate diario. Más de un Condor se partió en dos al aterrizar. Y cuando los ingleses reforzaron la defensa de sus líneas de navegación con patrullas regulares de cazas, la falta de blindaje del Condor lo convirtió en presa fácil. En 1944, el Condor fue devuelto sin ceremonias a su condición de avión de transporte.



Un lanzamiento escasamente errado de un Condor produce una tromba de agua junto al transatlántico Windsor Castle. A menudo, los pilotos de los Condor pasaban rasando los mástiles de los navíos en sus misiones de bombardeo.



La marca que decora la cola de este veterano Focke-Wulf 200 registra 10 buques mercantes hundidos cerca de Narvik, Noruega, y 17 hundidos frente a la costa de Inglaterra.

magníficamente a la nueva postura de Hitler. Durante una incursión nocturna el 24 de agosto, un Heinkel 111 se había desviado por error del objetivo asignado, unos depósitos de combustible a 30 kilómetros al este de Londres, y había descargado sus bombas sobre el centro de la capital. Los daños y las bajas no habían sido cuantiosos, pero Churchill había ordenado ataques de represalia sobre Berlín.

El 4 de septiembre, en un discurso en Berlín, Hitler amenazó con vengarse castigando ciudades inglesas. «Detendremos la obra de estos piratas aéreos», dijo. «Que Dios nos ayude.» El día anterior, el Führer había fijado una nueva fecha para la invasión de Inglaterra: el 20 de septiembre. Se les estaba acabando el tiempo a Hermann Göring y a su Luftwaffe.

El 7 de septiembre, poco antes de las 16.00, Göring y Kesselring se reunieron en cabo Blanc-Nez, en la costa francesa. Göring declaró a los corresponsales de guerra que habían sido invitados a acompañarlos: «Me he hecho cargo personalmente del mando de la Luftwaffe en su guerra contra Inglaterra.» Mientras hablaba, 625 bombarderos alemanes, apoyados por cerca de 650 cazas, cruzaban el Canal con dirección a Londres.

Volando en estrecha formación, la primera ola de atacantes alcanzó sus objetivos hacia las 17.00 y empezó a descargar una lluvia de bombas sobre el Arsenal Real, cerca de Woolwich. Las formaciones alemanas subsiguientes, sus escoltas de cazas repeliendo los dispersos escuadrones de Spitfire y Hurricane que se elevaban para enfrentárseles, se abrieron paso entre un intenso fuego antiaéreo para atacar las dársenas del este de Londres. Enormes columnas de humo se elevaban desde la ciudad, y un piloto de Hurricane que sobrevoló la zona notó que «todo el suburbio del este de Londres parecía estar en llamas».

Los invasores volvieron a casa, y durante un tiempo los cielos estuvieron tranquilos. Luego, al anochecer, volvieron a aparecer los bombarderos, guiados hasta sus objetivos por la ciudad resplandeciente. Durante siete horas seguidas la Luftwaffe azotó Londres con bombas altamente explosivas e incendiarias, y al despuntar el sol la ciudad estaba cubierta por un negro manto de humo. Debajo, cerca de 450 londinenses yacían muertos y más de 1.000 estaban heridos. Pero también la Luftwaffe había pagado un alto precio: el campo inglés estaba jalonado con los restos de 41 bombarderos alemanes.

Día tras día, a medida que continuaba el asalto a Londres, el precio pagado por la Luftwaffe se fue incrementando. Porque, concentrándose ahora en la capital británica, los alemanes habían dejado en libertad a los cazas de la RAF, y los cielos de Inglaterra pronto se llenaron de Spitfire y Hurricane. El 15 de septiembre, el día del ataque más intenso, la tripulación de un bombardero informó al volver a su base: «Cuando volábamos sobre el objetivo, salieron a nuestro encuentro formaciones de cazas enemigos de hasta 80 aviones». En un momento de la acción, unos 300 cazas de la RAF estaban en el aire al mismo tiempo.

Aquel día, los pilotos ingleses llevaron a cabo un trabajo mortal, si bien los aviadores alemanes hicieron un esfuerzo valiente por completar sus misiones. Un Dornier 17 fue alcanzado por fuego enemigo mientras mientras describía un círculo abierto sobre Londres tras descargar sus bombas altamente explosivas. La tripulación del bombardero vio un resplandor, y luego el avión se empezó a llenar de humo negro y

viento helado. «La cabina estaba llena de sangre», recordaba más tarde el operador de radio Horst Zander. «Nuestro piloto estaba herido.» Por los cascos, Zander oyó al piloto hablarle a su observador, un aviador novato: «Tienes que llevarnos a casa».

Ahora, el Dornier 17 volaba sobre el mar del Norte. Zander pidió apoyo de navegación a una base de la Luftwaffe en Bélgica, y el observador se hizo cargo de los mandos. Veinte minutos más tarde, el avión aterrizaba a salvo en su base.

Cincuenta y seis aviones de la Luftwaffe fueron derribados o se cayeron, entre ellos 24 Dornier 17 y 10 Heinkel 111. Contando los que habían quedado seriamente dañados, el 25 por ciento de la fuerza de bombarderos había quedado fuera de acción. Por otra parte, daba la impresión de que el Mando de Cazas británico tenía ahora más fuerza que nunca.

El 17 de septiembre, Hitler pospuso indefinidamente la operación *León Marino*. El plan de invasión no volvería a ser resucitado.

Aún así, Göring siguió adelante con el bombardeo de Londres y de otras ciudades inglesas, esperando poner a Gran Bretaña de rodillas únicamente mediante el uso del poderío aéreo. Sin embargo, a principios de octubre comprendió que la Luftwaffe ya no podía aguantar el creciente número de bajas infligidas durante los ataques a plena luz del sol por un renaciente Mando de Cazas. De ahí en adelante, decretó, los bombarderos alemanes atacarían protegidos por la oscuridad.

No habría podido elegir una peor época del año para empezar con los vuelos nocturnos. Con el invierno próximo, el tiempo se estaba deteriorando. Día tras día, los bombarderos despegaban tras oscurecer de sus bases en Francia y el norte de Bélgica, los trenes de aterrizaje elevándose de pistas anegadas, la llovizna golpeando los parabrisas. La mayoría de las veces los aviones tenían que atravesar espesas nubes para alcanzar las altitudes asignadas para aroximarse a Londres, y estas tripulaciones del otoño no eran los veteranos del verano. La mayor parte de los pilotos más experimentados de la Luftwaffe estaban muertos o en campos de prisioneros británicos, tras aterrizar de manera forzosa o descender en paracaídas en territorio enemigo. Los poco experimentados pilotos y navegantes alemanes tenían grandes dificultades para llegar a tiempo al punto de encuentro, y era peligroso moverse en masa en el cielo obscuro antes de formar y poner rumbo a Londres.

Pese a estas dificultades operativas, las tripulaciones de los bombarderos de Sperrle y Kesselring empezaron la guerra relámpago nocturna. Con tiempo incierto, un promedio de 160 bombarderos conseguían llegar a Londres para descargar unas 200 toneladas de bombas altamente explosivas y miles de bombas incendiarias. El 15 de octubre, con luna llena, la Luftwaffe logró desplazar 410 bombarderos hasta Londres y descargar cerca de 600 toneladas de bombas. Los muelles se incendiaron, manzanas enteras quedaron reducidas a escombros y 1.300 ingleses murieron o resultaron heridos.

Los bombarderos nocturnos golpeaban en puntos tan nórdicos como Glasgow, Escocia, en zonas tan meridionales como Portsmouth. El más famoso de los ataques nocturnos fue el del 14 de noviembre, cuando 449 bombarderos alemanes, guiados por una señal radial emitida desde la costa francesa, descargaron 500 toneladas de bombas incendiarias sobre Coventry. Más de 40 hectáreas del centro de la ciudad quedaron destruidas; la catedral medieval quedó reducida a un esqueleto chamuscado y un tercio de los hogares de Coventry fue convertido en



Adolf Galland, que derribó 57 aviones y se convirtió en el as número uno de la Batalla de Inglaterra, se apea de un Messerschmitt 109 en el que resalta un ratón Mickey que fuma un cigarro.



Aunque sus 55 derribos le colocan en el tercer lugar de los ases de la Luftwaffe en la Batalla de Inglaterra, Werner Mölders se convirtió más tarde en el primer piloto alemán en batir la marca de los 100 derribos.



Helmut Wick representa para sus camaradas uno de los 56 derribos que le convirtieron en el segundo as de la Luftwaffe en la guerra aérea contra Gran Bretaña.

ruinas. Uno de los pilotos alemanes escribió tiempo después: «El habitual grito de entusiasmo con que celebrábamos un impacto directo se nos quedó atragantado. La tripulación no hacía más que observar el mar de llamas de abajo en silencio. ¿Era aquél, realmente, un objetivo militar?»

Pero, en efecto, lo era. De las 21 fábricas que fueron alcanzadas dentro de la ciudad, 12 estaban involucradas en la producción de componentes para aviones.

Después del que se llevó a cabo contra Coventry, los ataques se redujeron considerablemente durante las noches de mal tiempo del invierno, pero volvieron a aumentar a principios de la primavera, enviando la Luftwaffe números cada vez mayores de bombarderos contra los británicos. Luego, el 10 de mayo de 1941, en uno de los peores asaltos contra la capital inglesa, más de 500 bombarderos se abalanzaron sobre Londres, descargando unas 700 toneladas de bombas altamente explosivas e incendiarias.

Los aviadores de la Luftwaffe, a quienes sus comandantes les habían asegurado de que estaban dando el golpe definitivo a una Inglaterra ya agonizante, iniciaron su misión de aquella noche cargados de entusiasmo. A algunos de ellos, como al experimentado capitán Albert Hufenreuter, les preocupaban los cazas nocturnos de la RAF que, sin duda, saldrían a su encuentro en los cielos sobre Londres, pero encontraban consuelo en la idea de que las grandes formaciones de agresores confundirían y agobiarían a los defensores ingleses.

Fue, sin duda, una incursión histórica, pero por distintas razones. Porque como consecuencia de este ataque, aun los líderes más optimistas de la Luftwaffe descubrirían que no estaban más cerca de someter a Inglaterra de lo que lo habían estado el verano anterior.



Vista desde un Dornier 17, Londres arde bajo un ataque de la Luftwaffe. Entre septiembre y noviembre de 1940, las bombas mataron a 13.000 londinenses.



Hufenreuter, el comandante de aviación de 25 años de edad, yacía boca abajo en la posición de navegante-bombardero de su Heinkel 111, cuando el avión despegaba, a las 22.30, de su base cerca de Lille. Pronto pudo ver las palomillas que se formaban en el Canal, 4.000 metros más abajo. Cuando el bombardero se acercaba a la costa británica, Hufenreuter se dirigió por el intercomunicador a su piloto, el sargento Richard Furthmann. Hufenreuter ordenó a Furthmann que se acercara en zig zag al objetivo. Mucho antes de llegar a Londres pudo ver el resplandor de los incendios dejados atrás por las anteriores olas de bombarderos. También pudo ver los reflectores ingleses apuntando al cielo.

Ahora el bombardero se acercaba al objetivo, y Hufenreuter pudo distinguir claramente el sinuoso curso del Támesis que tan familiar se había hecho para las tripulaciones de los bombarderos alemanes. Le dio más direcciones a Furthmann y luego le dijo: «Estamos en la dirección precisa. El objetivo debe aparecer en cualquier instante.»

Hufenreuter soltó su bomba altamente explosiva de 450 kilos desde 3.000 metros de altura apenas pasada la medianoche. Pero su tarea no había terminado. «Manténte pegado al río», ordenó al piloto. «Veremos qué hacen las bombas incendiarias.» Mientras Furthmann seguía el curso del Támesis, era fácil ver lo que las bombas incendiarias de los escuadrones anteriores habían hecho. Toda la orilla parecía envuelta en llamas, llamas que servirían como blancos a las siguientes formaciones de bombarderos de la Luftwaffe. Hufenreuter soltó su carga de bombas incendiarias sobre el centro de la ciudad y puso rumbo a casa. El Heinkel 111 de Hufenreuter y sus aviones acompañantes habían hecho lo posible por asestar el golpe final a Inglaterra; ¿sería suficiente?

Mientras el Heinkel giraba hacia el sur, Hufenreuter advirtió a la tripulación que estuviera alerta por si aparecían cazas ingleses. De pronto, una ráfaga de balas trazadoras alcanzó el motor izquierdo del bombardero. Furthmann se lanzó en picado, tratando de huir de su perseguidor. En ese momento, el motor se apagó, su hélice girando sin control. Descendiendo aún más, Furthmann se libró del caza inglés, pero el averiado Heinkel no logró llegar a Francia.

El piloto intentó mantener el nivel de vuelo, pero el avión perdía altitud rápidamente. Había caído a 300 metros y cada vez perdía más altitud. Finalmente, Furthmann gritó: «¡Capitán, no puedo hacer nada!» El Heinkel se estrelló contra una granja en Ashford, Kent. Toda la tripulación resultó herida y acabó en en un campo para prisioneros de guerra.

El Heinkel de Hufenreuter fue sólo uno de los 14 bombarderos alemanes abatidos en el ataque masivo, que acabó con la vida de aproximadamente 1.500 londinenses y destruyó unas 280 hectáreas de la ciudad. Pero, como había ocurrido en las incursiones anteriores, los ingleses apagaron los incendios, despejaron los escombros y se prepararon para el siguiente asalto. En junio los ataques aéreos habían menguado y luego se acabaron. Había quedado claro que nuevos asaltos no conseguirían derrotar a Inglaterra. Los golpes de la Luftwaffe habían sido neutralizados, y la Batalla de Inglaterra había tocado su fin. En la cuenta final, la RAF había perdido unos 1.000 aviones en el esfuerzo de repeler a los agresores alemanes; las bajas de la Luftwaffe alcanzaban las 2.000 naves. Y los aviadores alemanes aún tenían otros enemigos a los que enfrentarse, y muchas otras batallas aéreas por delante.


TIME
LIFE
folio